



# ■ La ville, nouvel écosystème du XXI<sup>e</sup> siècle

Ville, réseaux, développement durable



Dès 1994, le Comité 21 a été à l'initiative d'un forum sur l'écologie urbaine : *Ecopolis*<sup>1</sup>. En 1996, à l'occasion de l'exposition *Villette Amazone*, le Comité 21 a organisé le premier concours sur la ville écologique, avec la construction d'une maison écologique au cœur de la Villette.

Après avoir été ainsi précurseur, le Comité 21 s'est engagé auprès des acteurs publics et privés dans la réalisation de villes durables, notamment à travers les Agenda 21. De nombreuses publications témoignent de son action<sup>2</sup>. Fort de cette longue et riche expérience, le Comité 21 souhaite aujourd'hui, à travers son Comité de prospective, dresser la topologie d'un nouvel écosystème : la ville.

Ce rapport a été réalisé avec le soutien de l'ADEME et de la Caisse des Dépôts.



---

<sup>1</sup> « Nantes *Écopolis - Cadre de vie, cadre de ville* », deuxièmes rencontres sur l'écologie urbaine, 22 et 23 novembre 1994, Comité 21, Ville de Nantes, Ministère de l'Environnement.

<sup>2</sup> Cf. notamment : *Villette-Amazone, Habiter le XXI<sup>e</sup> siècle*, 1996 ; *Eco-Logis, habiter le XXI<sup>e</sup> siècle*, 1997 ; *Territoires et développement durable*, 2001 ; *L'atlas du développement durable*, Autrement, 2002 ; *Agir ensemble pour des territoires durables*, Comité 21, 168 pages : <http://www.agenda21france.org/> ; *L'avenir en vert : Environnement, santé, emploi pour une France du XXI<sup>e</sup> siècle*, Seuil, 2007 ; *Vers un nouveau modèle urbain ?*, 2011.

## Préambule

Les travaux de prospective sur la ville foisonnent. Comment en serait-il autrement ? En 2040, presque 5 milliards d'hommes et de femmes vivront dans des villes, ce qui recouvre des réalités très différentes : villes moyennes, banlieues, grandes villes, zones urbaines, aires urbaines, agglomérations, mégapoles... Mais quelle que soit l'appellation ou bien la classification des villes, rendre l'espace urbain « viable » est un des principaux défis de ce siècle si l'on considère, comme beaucoup de prospectivistes, que la population mondiale s'équilibrera pendant deux siècles autour de 8 milliards d'humains, après le pic de 9 milliards au moins en 2050.

On voit bien immédiatement la difficulté des travaux de prospective sur la ville qui s'ordonnent principalement selon les dimensions des espaces urbains et aussi selon qu'ils s'appliquent à l'hémisphère Nord ou à l'hémisphère Sud, ou encore dans les pays riches ou les pays pauvres. Néanmoins l'aspiration à des « villes durables » paraît commune à tous les citoyens. Comme le dit Hugues de Jouvenel dans son article « Pour une prospective urbaine » : « il en va de la politique de la ville comme de toute politique de développement durable ; au-delà même des questions d'éthique et d'équité sociale, la prise en compte du long terme – outre le fait qu'elle conditionne nos marges de manœuvre – implique que l'on prenne garde de ne pas générer, par une politique à courte vue, des effets pervers qui, ultérieurement, s'avéreront infiniment plus importants que les bénéfiques engrangés dans l'immédiat. »

**On voit déjà le premier contour de notre travail** : esquisser une perspective de la ville durable sur le long terme. Jean-Pierre Sueur, qui lors du rapport d'information de la délégation sénatoriale à la prospective sur « Les villes du futur : rêves ou cauchemars ? » rappelle : « Les décisions que nous prenons aujourd'hui, ou que nous ne prenons pas, façonnent la ville dans laquelle nous vivons dans trente ou quarante ans. En effet, il y a une inertie du temps urbain et le paradoxe de la démocratie tient au fait que le temps de la politique n'est pas le temps de la ville. Il faudrait que l'on ait la sagesse dans la politique, de s'intéresser au temps long. Je me souviens que lorsque nous avons écrit ce rapport « Demain, la ville », on nous avait dit : « mais c'est très cher ! » À l'époque on avait parlé de 50 milliards de francs pour dix ans. [...] Nous avons répondu : « très bien, vous pouvez ne pas mettre en œuvre ce que nous disons. Vous pouvez. Mais ça coûtera plus cher après et pas seulement en finance ». On voit malheureusement maintenant que nous avons raison. »



# Sommaire

Introduction .....	8
<b>1. LES BALBUTIEMENTS DE LA DURABILITE URBAINE .....</b>	<b>17</b>
1.1 La ville étalée et décousue .....	17
1.1.1 La ségrégation et la fragmentation .....	18
1.1.2 La perte d'agora.....	19
1.1.3 Fractionnement de l'espace cognitif .....	20
1.2 La fabrication du temps artificiel .....	21
1.2.1 L'hypermobilité, temps comprimé, temps exposé .....	21
1.2.2 La culture de l'éphémère .....	22
1.2.3 Le remodelage du temps .....	22
1.3 La ville et la mondialisation.....	23
1.3.1 La ville dans la compétition économique.....	23
1.3.2 Les villes en réseau : les hanses écologiques .....	25
1.3.3 La ville « marque » .....	26
1.4 Le renouveau du couple culture-nature.....	28
1.4.1 Habiter et réhabiliter .....	28
1.4.2 Qu'est ce qu'un lieu ? .....	29
1.4.3 La culture fertile .....	30
1.4.4 Les classes créatives.....	32
1.4.5 Multiculturalisme et/ou communautés .....	33
1.4.6 Le voisinage mondial .....	34
<b>2. UN HOLISME URBAIN POUR LE XXI<sup>e</sup> SIECLE.....</b>	<b>36</b>
2.1 Comment intégrer ? .....	36
2.1.1 La tension entre étalement et densité .....	36
2.1.2 Au-delà de la densité .....	38
2.1.3 Proximité et rapprochement .....	39
2.1.4 Vers la ville adaptable et flexible .....	40
2.1.5 La ville intense .....	42
2.2 Comment égaliser ? .....	42
2.2.1 L'accès à la ville solidaire .....	42
2.2.2 Vers la ville saine ?.....	44
2.2.3 Equité sociale, équité écologique .....	44
2.3 Comment connecter ? .....	47
2.3.1 L'hypercenterritoire : une vision insuffisante .....	47
2.3.2 Socialiser le territoire connecté .....	47
2.3.3 Le citoyen dans la cyberville.....	49
2.3.4 L'éthique urbaine des TIC .....	50
2.4 Comment circuler ?.....	52
2.4.1 L'ère de la complexité.....	52
2.4.2 Ecomobilité et efficacité .....	53
2.4.3 L'usage, valeur urbaine .....	54

2.5	Comment « naturer » ?.....	55
2.5.1	L'étalement ... naturel.....	56
2.5.2	Le Tiers Paysage.....	56
2.5.3	Espèces citadines et espaces urbains .....	57
2.5.4	Un urbanisme de la nature ? .....	59
2.6	Comment protéger.....	60
2.6.1	L'autoprotection de l'écosystème urbain .....	60
2.6.2	Remparts et digues du XXI <sup>e</sup> siècle .....	61
3.	LE GOUVERNEMENT URBAIN.....	64
3.1	Vivre ensemble en multitude .....	65
3.1.1	L'individualisme partagé .....	65
3.1.2	Favoriser des espaces publics... spontanés .....	66
3.1.3	Imagination et mutualisation.....	68
3.2	Le pouvoir foncier, clé de la démocratie urbaine.....	69
3.2.1	Qui maîtrise le foncier ?.....	69
3.2.2	Le foncier rare et convoité .....	69
3.2.3	Le foncier, un bien commun privé .....	70
3.3	Cette fameuse gouvernance urbaine .....	71
3.3.1	La transversalité n'est pas l'intégration .....	71
3.3.2	Concertation et vision partagée : la ville participative .....	72
3.3.3	Participer au compromis urbain.....	74
3.3.4	Réguler les PPP .....	75
3.3.5	Des écosystèmes de gouvernance .....	76
3.4	Quels outils au service de la gouvernance urbaine ?.....	77
3.4.1	Une fiscalité à réinventer .....	77
3.4.2	Une politique à définir par les acteurs .....	78
4.	LA VILLE, ECOSYSTEME UTOPIQUE OU ECOSYSTEME DEREGLÉ ? .....	81
4.1	Une utopie radicale subsiste pour penser la ville .....	81
4.1.1	Les villes sixties .....	81
4.1.2	Les villes en transition .....	82
4.1.3	La ville sans ou post carbone .....	83
4.1.4	La ville monde.....	86
4.1.5	La ville fertile .....	87
4.1.6	La ville surgie de nulle part.....	87
4.2	Les obstacles à la ville durable.....	89
4.2.1	L'inertie des systèmes énergétiques .....	89
4.2.2	La gentrification .....	91
4.2.3	L'absence de politique de la ville... durable .....	93
4.2.4	La fabrique de post-humanité.....	95
4.2.5	L'urbicide .....	96
	Conclusion.....	98

### **Directeur de la publication**

Gilles Berhault, président du Comité 21

### **Rédaction du rapport**

Bettina Laville, présidente du Comité de prospective du Comité 21, présidente fondatrice du Comité 21

Avec l'appui d'Alexis Botaya, rédacteur en chef de l'e-magazine Soon Soon Soon  
Et le soutien de l'équipe du Comité 21

## Remerciements

Le Comité 21 exprime ses remerciements aux membres du Comité de prospective, aux adhérents et partenaires qui ont témoigné de leur expérience dans ce rapport.

### Membres du Comité de prospective :

**Alice Audouin**, responsable du développement durable au sein du groupe Havas Média  
**Luc Balleroy**, ancien directeur général de LH2, Consultant Tendre et innovation  
**Luc Bastard**, direction des affaires publiques de Renault  
**Gilles Berhaut**, président d'ACIDD et du Comité 21  
**Alexis Botaya**, consultant  
**Guy Burgel**, professeur de géographie de d'urbanisme, Paris X Nanterre  
**Xavier Crépin**, ancien délégué général de l'ISTED  
**Michel Destot**, Maire de Grenoble  
**Gilles Finchelstein**, directeur des études de Euro RSCG  
**Thierry Gaudin**, prospectiviste, ingénieur des mines, Fondation 2100  
**Denis Guibard**, vice-président "Sustainable Development, Products & Services" de Orange  
**Marion Guillou**, présidente directrice générale de l'INRA  
**Serge Lepeltier**, maire de Bourges et ancien ministre de l'écologie et du développement durable  
**François Letourneux**, président de l'UICN  
**François Moisan**, directeur de la stratégie et de la recherche de l'ADEME  
**Serge Orru**, directeur général du WWF France  
**Jacques Pélissard**, président de l'AMF et député-maire de Lons-le-Saunier  
**Gilles Pennequin**, adjoint au responsable « Questions environnement et développement durable » à la mission pour la Méditerranée de l'Elysée  
**Fanny Picard**, présidente d'Alter Equity  
**Stéphane Quéré**, directeur aménagement urbain durable de GDF SUEZ  
**Marc Rizzotto**, directeur développement durable de Dexia Crédit Local  
**René Sève**  
**Jean-Luc Trancart**, professeur à l'Ecole nationale des ponts et chaussées  
**Hélène Valade**, présidente de l'Association des directeurs de développement durable  
**Jean Viard**, CEVIPOF

### Membres associés du Comité de prospective :

**Nicole Bricq**, sénatrice et présidente du Club développement durable au Parlement  
**Philippe Lemoine**, président de LaSer Cofinoga  
**Thierry Raes**, associé PricewaterhouseCoopers  
**Aline Richard**, directrice de la rédaction de *La Recherche*  
**Guillaume Sainteny**, maître de conférences à l'IEP  
**Jacques Theys**, directeur du centre de prospective et de veille scientifique à la direction de la recherche des affaires scientifiques et techniques, ministère de l'équipement, des logements et des transports

Le Comité 21 remercie également tout particulièrement les personnalités, experts, hommes politiques, responsables d'entreprise, qui ont bien voulu accepté d'être interviewés dans le cadre de ces travaux.



## Introduction

« *La ville est une forêt* »

François Barré

Les villes sont des pures créations humaines et, de ce fait, elles sont au cœur d'un processus de changement permanent : échanges économiques et conséquences sur le développement, évolution de la composition démographique et sociale, extension géographique et gonflement par les migrations de population, besoins sécuritaires croissants, lieu d'échange d'informations de toute nature, révolutions technologiques et évolution des modes de vie. En écrivant « La forme d'une ville / Change plus vite, hélas ! Que le cœur d'un mortel » dans son poème *Le Cygne*, Charles Baudelaire ne disait pas autre chose.

Toutes les grandes villes du monde, notamment dans les pays en développement, présentent des tendances communes : augmentation de la population, déclin économique des centres, éclatement spatial et social, extension du bâti sur les terres agricoles, inflation sécuritaire, externalités négatives en matière environnementale, augmentation des nuisances, dépendance à la voiture individuelle et aux énergies fossiles, progression des inégalités.

Tous ces facteurs, ces tendances affectent profondément l'architecture de la ville, son agencement, son organisation en somme, aussi bien urbanistique qu'administrative. Ils ont des conséquences significatives sur la qualité de vie des habitants et au sens large sur tout le territoire de la ville, territoire dont l'échelle géographique est extrêmement fluctuante. Ils soulignent l'impasse dans laquelle se trouve aujourd'hui notre système urbanistique.

A tout cela s'ajoute un fait majeur, marquant un basculement mondial : en 2007, la majorité des citoyens de la planète habite dans une ville et les prévisionnistes tablent sur 65% de la population mondiale en 2050. Les défis que va relever la gestion de la ville du XXI<sup>e</sup> siècle sont donc de taille.

Dès lors, la réflexion sur de nouveaux modes de vie en ville s'impose. Comment rendre la ville à la fois plus viable et plus vivable ? Comment rendre la ville acceptable d'un point de vue environnemental et comment rendre l'environnement urbain plus confortable pour l'homme ? Autrement dit, comment adapter la ville à l'homme et non l'inverse ? Cette question se pose depuis des décennies, mais elle prend une dimension particulière à l'aune des nouveaux enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle que sont notamment l'explosion démographique, le changement climatique et la demande exponentielle des mobilités.

La question devient alors très vite « comment concilier ville et environnement ? ». En somme, un des leviers majeurs du changement conceptuel de la ville repose alors sur une articulation – voire une réconciliation – du temps long de l'écologie et des transformations rapides de la ville.

On a longtemps parlé de villes écologiques pour pointer du doigt les carences environnementales de l'urbain. Force est de constater que la ville pose en effet une double difficulté de régulation, « *celle du système urbain – en tant que système vivant – et celle du rapport entre la ville et son environnement naturel. Cette artificialisation et ce déséquilibre se traduisent notamment dans la manière dont les*



*villes consomment l'espace, et dans la croissance permanente de leur empreinte écologique* »<sup>3</sup>. Mais ce sont aujourd'hui les termes « ville durable » qui sont dans l'air du temps, s'appuyant sur le concept de développement durable. Le développement durable apparaît, il est vrai, comme une clé d'entrée pour penser la ville de demain car il interroge nos modes de vie : habitat, transport, organisation, gestion de l'espace, etc. De plus, il constitue à la fois un principe éthique tourné vers le changement et un concept pratique tourné vers l'action. En ce sens, il permettrait de réunir ville et environnement, en conciliant sciences naturelles et sciences sociales, connaissances fondamentales et principes d'action. C'est aujourd'hui essentiellement pour relever ces défis que l'on parle de « ville durable ». Il y a en toile de fond la volonté de remettre l'homme au centre de la ville et de faire de l'urbain un moyen et non une fin, un lieu de solidarités et d'innovation plutôt qu'un lieu de cloisonnement et d'exacerbation des rapports de force économiques. Les différents sommets internationaux l'ont maintes fois affirmé après la création de l'ONU HABITAT, le développement durable est essentiel pour arrêter la fracture urbaine.

Si l'expression « ville durable » s'est imposée face à celle de « ville écologique », l'assemblage des termes qui la constitue est obscur, voire ambivalent<sup>4</sup>. Tout d'abord parce que le mot « ville » reste partiellement insaisissable. Les structures urbaines sont sans cesse recomposées, ce sont des systèmes dynamiques. De plus, la tendance à la métropolisation, qui vide les campagnes, redessine les ensembles géographiques et fait de la ville bien plus qu'un agrégat de lieux bâtis et d'espaces publics. Car la ville, son organisation et son développement sont représentatifs de la façon dont un groupe d'individus, et a fortiori une société, s'approprie un territoire. « Elles sont la mémoire du temps long de la territorialisation d'un espace donné. »<sup>5</sup>. Enfin, la diversité des flux qui alimentent le tissu urbain complique considérablement la conception de la ville, en provoquant une augmentation du rapport espace/temps sous l'effet conjugué de l'augmentation des mobilités et de la réduction du temps de travail des citoyens.

Dès lors, si l'on veut penser la ville durable, il faut d'emblée signifier que la diversité des villes contribue à la difficulté de définition : il y a des situations communes, ce qui ne signifie pas des situations comparables. Et l'on ne devrait plus dire « la ville » de façon totalisante, mais « les villes », voire même délaissier le terme « ville » au profit de « processus produisant une réalité urbaine ». Néanmoins, pour des raisons évidentes d'habitudes culturelles et de commodité, nous parlerons de « ville » en gardant cependant à l'esprit que les réalités urbaines sont multiples et instables.

Le présent rapport tente d'approcher la ville durable – les villes durables, devrions-nous écrire – dans le cadre d'un exercice de prospective normative. Ce travail a donc pour objectif de définir une vision commune aux acteurs de la ville. Il s'agit de développer une démarche réflexive, faite d'interrogation et de construction de connaissances pour réduire les incertitudes et, ce faisant, faciliter les innovations. En ce sens, il s'agit aussi d'un rapport sur l'ingénierie de l'urbain, qui tente de traverser toutes les questions nécessaires à poser avant de lancer un projet urbain durable, tout en permettant d'échapper à une vision trop mécaniste des phénomènes en les resituant dans une perspective globale de développement durable. Il traite de la façon dont « on fait une ville durable », dans toutes ses modalités.

---

<sup>3</sup> Alain Bourdin, *Du bon usage de la ville*, Descartes et Cie, 2009, p. 13.

<sup>4</sup> Florence Rudolf, *Les glissements de sens de l'écologie dans ses associations avec la ville : écologie urbaine, ville écologique et ville durable*, in Philippe Hamman, *Penser le développement durable urbain : regards croisés*, L'Harmattan, 2008.

<sup>5</sup> Antonio Da Cunha & al, *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

Pour ce faire, il convient de se pencher sur l'ensemble des règles qui influent sur les comportements des acteurs des villes et de ses habitants. Le comité de prospective a fait un choix méthodologique important : **penser la ville comme un écosystème.**

Ce choix déterminant, original mais pas nouveau, ouvre en effet la possibilité de réconcilier deux cultures qui traditionnellement s'ignorent : une culture urbaine, qui a fait depuis longtemps de la question sociale une de ses préoccupations majeures ; et une culture écologique, qui a toujours privilégié la question de la technique<sup>6</sup>. Il ne s'agit pas de revenir à la conception d'un écosystème urbain uniquement considéré, dans une seule acception écologique, comme des circuits et des flux. Penser la ville comme un écosystème est en réalité un préalable pour penser la ville durable et créer « *des couples apparemment irréconciliables, pour ouvrir la voie par exemple aux parcs naturels urbains, à la ruralité en ville, aux schémas piétonniers d'agglomération, à l'économie solidaire et aux finances éthiques, ou plus simplement à la démocratie locale et globale à la fois.* »<sup>7</sup>

## ■ Une vision écosystémique pour penser la ville durable

Une vision écosystémique de la ville peut-elle permettre d'appréhender les causes et les effets des transformations urbaines sur les modes de vie, sur le fonctionnement d'une agglomération et sur ses externalités environnementales ? Est-ce que considérer la ville comme un écosystème permet d'interroger les formes urbaines et de penser des projets plus durables ? Si elle est imparfaite, une vision écosystémique constitue certainement la clé vers une nouvelle façon de voir le monde et de définir un projet de vivre ensemble.

### L'écosystème, nœud d'interactions

En 1953, Howard T. Odum, écologue de renommée mondiale, formule une des premières définitions de l'écosystème : « l'écosystème constitue la plus grande unité fonctionnelle en écologie, puisqu'il inclut à la fois les organismes vivants et l'environnement abiotique (c'est-à-dire non vivant), chacun influençant les propriétés de l'autre, et les deux sont nécessaires au maintien de la vie telle qu'elle existe sur Terre ». Définition qui n'a pas beaucoup évolué depuis et qui est confirmée et complétée aujourd'hui par celle du CNRS selon lequel « un écosystème est un ensemble vivant formé par un groupement de différentes espèces en interrelations (nutrition, reproduction, prédation...) entre elles et avec leur environnement (minéraux, air, eau), sur une échelle spatiale donnée. L'écosystème regroupe des conditions particulières (physico-chimique, température, pH, humidité...) et permet le maintien de la vie. »<sup>8</sup>

D'emblée, certains mots et expressions méritent une attention particulière : « interrelations », « environnement », « échelle spatiale », « maintien de la vie ». Tous renvoient aux enjeux qui sont ceux de la ville du XXI<sup>e</sup> siècle : régulation des interactions entre différents acteurs aux volontés et aux intérêts différents voire divergents (la gouvernance) ; territoire de la ville, consommation de ressources naturelles et externalités négatives ; extension urbaine et mondialisation des cités qui entrent dans un jeu de compétition économique à l'échelle de la planète ; « maintien de la vie » qui ne renvoie ni plus

<sup>6</sup> Jacques Theys, *L'approche territoriale du développement durable, condition d'une prise en compte de sa dimension sociale, Développement durable et territoires*, septembre 2002.

<sup>7</sup> Cyria Emelianoff, *Comment définir une ville durable. Des expériences à échanger*, septembre 2002, <http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm>

<sup>8</sup> [www.cnrs.fr/cw/dossiers/saga.htm](http://www.cnrs.fr/cw/dossiers/saga.htm)

ni moins qu'à l'enjeu déjà évoqué de rendre la ville adaptée supportable pour l'homme, autrement dit au projet de « vivre ensemble » et au bien-être.

Le CNRS ajoute : « Par leurs interactions entre elles et avec l'environnement, les espèces modèlent l'écosystème qui de ce fait évolue dans le temps. Il ne s'agit donc pas d'un élément figé, mais d'un système issu de la coévolution entre les différents êtres vivants et leurs habitats ». Là encore, on retrouve une caractéristique de la ville moderne : son instabilité et son aspect protéiforme. Il s'agit de particularités déterminantes et communes entre écosystème et ville. Car non seulement cela signifie qu'il n'y a pas deux villes identiques comme il n'y a pas deux écosystèmes identiques, mais on comprend aussi que la ville est située, comme dans le cas de notre modèle en écologie, au carrefour de nombreux flux de natures diverses.

Pour terminer le rapprochement des deux systèmes, urbain et écologique : « De plus, il est très difficile de délimiter un écosystème – et on le fait souvent de manière arbitraire – car il ne possède pas toujours de frontières physiques ». Il va s'en dire que l'étalement urbain qui dilue la ville et dissipe la frontière ville/campagne ne peut que renforcer l'analogie et le rapprochement méthodologique.

Penser la ville de façon « écosystémique » c'est donc partir du postulat que le fonctionnement urbain est fondé sur des interactions entre les composantes sociales, économiques, biologiques et physiques qui, ensemble, forment une unité fonctionnelle : la ville. C'est aussi se demander comment les différents types d'habitats s'articulent et interagissent dans une ville, ou encore comment les phénomènes sociaux vont interagir avec les processus et dynamiques des écosystèmes<sup>9</sup>. Il s'agit de penser la ville de manière globale et intégrative<sup>10</sup>, par delà les approches sectorielles.

Mais il ne faudrait pas croire que la ville-écosystème est une ville autonome, indépendante de son environnement, autarcique. Claude Chaline cite l'exemple utopique des Garden Cities du grand Londres du début du XX<sup>e</sup> siècle, construites sur les projets de Ebenezer Howard : entourée d'une ceinture verte pour limiter leur extension, on y trouvait de quoi se loger, de quoi travailler et de quoi se récréer. Tout pour y vivre en somme. Le modèle a été importé en France sous la forme des « cités jardins » autour de Paris ; cependant celles-ci n'ont pas résisté à l'extension de la banlieue dans laquelle elles ont été complètement englobées. L'écosystème ne peut donc survivre qu'à la condition de s'adapter en permanence à l'évolution de son environnement direct, et non en tentant de dresser des murs infranchissables entre lui et ce dernier.

Les notions contenues dans le concept d'écosystème peuvent contribuer à faciliter la régulation du processus urbain par les principes du développement durable.

## Quelle échelle d'étude pour la ville écosystème ?

La ville est au cœur d'un système de flux extrêmement complexe, flux entrants et flux sortants, dont les points de départ ou d'arrivée sortent largement du cadre de la ville *stricto sensu*. De ce fait, l'échelle appropriée pour l'étude des phénomènes urbains est un enjeu à la fois délicat et essentiel. L'échelle de la municipalité semble insuffisante car il y a des décisions locales dont les impacts dépassent largement la ville, parce qu'il faut gérer en parfaite coordination les réseaux d'infrastructures, qui dépassent le territoire bâti, puisqu'ils y viennent ou s'en échappent.

<sup>9</sup> A.R. Berkowitz, C.H. Nilon, K.S. Hollweg, *Understanding urban ecosystems: A new frontier for science and education*, Springer-Verlag New York, 2002.

<sup>10</sup> <http://www.synergiz.fr/>

Le fonctionnement d'une ville a en effet une incidence qui déborde largement le territoire qu'elle occupe. Car la ville s'entretient par l'échange, échange de matières (énergie, matériaux), d'informations, mais également d'externalités (pollutions), de richesses et de lien social. « Nous vivons à présent dans un autre modèle urbain, celui de la ville des flux de l'ère de la globalisation » affirme Jacques Donzelot<sup>11</sup>. Ces flux constituent un véritable réseau tissé entre la ville et son territoire qui est un instrument pour capter et canaliser. En somme, la ville apparaît comme une réalité essentiellement prédatrice. La ville « métabolise ». Ainsi l'empreinte écologique de la ville de Paris, c'est-à-dire la surface terrestre nécessaire pour produire les ressources qu'elle consomme, s'étend sur 1 218 fois la surface qu'elle occupe.

Mais la ville apparaît surtout comme un système ouvert. Sur le terrain, les élus le confirment. Ainsi, le Maire de Grenoble, Michel Destot, à propos de la vision écosystémique : « Il faut partir du postulat que cet écosystème est ouvert, afin d'avoir une réflexion en phase avec les phénomènes de peuplement. A Grenoble, 20% seulement de la population est née dans la ville, à Londres, le chiffre est de 35%. Cette « ville écosystème » est donc bien ouverte sur l'extérieur. Les réflexions en termes d'aménagement et de développement économique devront donc prendre en compte ces dynamiques ».

« Une ville n'est jamais une réalité géographique totale, elle ne s'épuise pas en elle-même, mais est toujours inséparable d'autres espaces, au minimum une région dans laquelle elle se développe » affirment Ugo Leone et Gilles Benest<sup>12</sup>. C'est ce que Laurent Théry, directeur d'Euralille et grand prix de l'urbanisme 2010 appelle « le grand territoire de la ville ».

L'échelle de la région ou de la région élargie (car elle possède elle-même ses propres interactions et flux) serait-elle plus adaptée ? Pas vraiment. Elle semble immédiatement trop vaste (et variable dans sa définition) pour permettre de considérer les particularités locales et les actions à mettre en œuvre au niveau de quartiers par exemple. L'agglomération paraît donc l'échelle la plus appropriée. Et bien sûr, ce qui est valable pour l'étude de la ville le sera aussi pour sa gestion.

Comme l'affirme Claude Chaline, cette vision écosystémique n'a donc de sens qu'à certaines échelles : « pour le projet du Grand Caire, avec ses 30 millions d'habitants prévus, on ne parle plus d'écosystème ! »

Il convient donc ici de préciser que le périmètre de cet ouvrage se limite à la ville européenne. A l'échelle de la globalité mondiale, on se trouve en effet dans une hétérogénéité forte, aussi bien dans les pratiques d'urbanisme (comme l'illustrent les propos précédents de Claude Chaline) que dans les pratiques de gestion de l'action publique.

Si ce travail, qui s'appuie sur une approche écosystémique, concerne donc essentiellement un périmètre européen, voire, par extension, occidental, il nous semble cependant qu'il peut être utile à l'extérieur de l'Europe. En effet, comme l'a analysé le McKinsey Global Institute, les villes moyennes apparaissent dans beaucoup de pays comme la solution pour urbaniser des populations qui quittent les zones rurales : « Aujourd'hui, les stratégies d'entreprises se concentrent sur les économies des pays développés et les mégapoles », qui représentent 73% du PIB mondial, précise le rapport, alors qu'elles ne contribuent qu'à 30% de la croissance mondiale. Or, « d'ici à 2025, 407 villes émergentes, de taille moyenne, vont contribuer à 37% de la croissance globale », insistent ses auteurs. Les projections sont impressionnantes : le PIB combiné des 600 villes majeures aura augmenté de

<sup>11</sup> Jacques Donzelot, *Repenser la politique de la ville*, in *Le Monde*, 9 février 2010.

<sup>12</sup> Ugo Leone, Gilles Benest, *Nouvelles politiques de l'environnement*, L'Harmattan, 2006.

34 000 milliards de dollars entre 2007 et 2025 ; près de 735 millions de foyers vivront dans ces cités, soit 310 millions de plus qu'actuellement.

Des secteurs économiques considérables sont en jeu en particulier dans l'éducation. « Nous estimons que le nombre d'enfants nés dans des foyers dont les revenus annuels sont supérieurs à 20 000 dollars est susceptible de croître dix fois plus vite dans les villes des régions en voie de développement que dans celles des économies développées », estime McKinsey. Ainsi, en 2025, 55% des enfants appartenant à cette catégorie sociale vivront dans une ville du « top 600 » et les deux-tiers habiteront en Chine, en Amérique latine ou dans le sud de l'Asie.

Certains pays devront consacrer des efforts financiers colossaux pour faire face à l'urbanisation galopante de leur population, ce qui représentera des opportunités gigantesques pour les sociétés. « En raison d'années de sous-investissement chronique, l'Inde est très en retard par rapport à la Chine en matière de parcs d'infrastructures installés », remarque le McKinsey Global Institute. Le sous-continent devra investir 1 200 milliards de dollars dans ses villes au cours des vingt prochaines années, soit 134 dollars par habitant et par an, contre 17 dollars actuellement. L'empire du Milieu consacre déjà 116 dollars par an et par habitant à ses infrastructures urbaines.

Autrement dit, la ville européenne peut, par sa taille encore humaine, attirer les concepteurs, architectes et élus pour créer des villes intermédiaires dans des pays pour lesquels les métropoles se révéleront trop dangereuses, trop polluantes, ou encore les inspirer pour recréer des villes intermédiaires à l'intérieur de ses métropoles.

## Un système en constant déséquilibre

La ville est avant tout un écosystème en constant déséquilibre, car son mécanisme de fonctionnement est imparfait et ses cycles internes (énergie, mais également déchets de toute nature) ne sont pas bouclés comme dans un écosystème. En ce sens, la ville n'est pas un système vraiment durable. Ce qu'Antonio Da Cunha résume en disant que les villes peuvent être considérées comme des écosystèmes, mais des « écosystèmes peu autonomes, à métabolisme imparfait et fortement entropiques »<sup>13</sup>.

Par rapport à un milieu extérieur au sein duquel elle puise sa matière, la ville doit alors tenter de préserver les équilibres. Des équilibres sans cesse à reconstruire puisque la ville est en permanente évolution. Il s'agit là d'un fonctionnement complexe qui justifie le rapprochement conceptuel avec l'écosystème, sans constituer non plus une réduction. Selon Claude Chaline, « un écosystème, en géographie humaine, c'est surtout un mot savant pour dire que tout est lié, qu'on est devant un système complexe ».

Cette approche écosystémique pointe l'enjeu majeur : résoudre la complexité, c'est certainement appréhender les boucles internes du système, et s'assurer surtout que les cycles sont fermés afin de rétablir l'équilibre et éviter que l'écosystème urbain ne vive encore davantage au détriment d'autres écosystèmes. En clair, rétablir la durabilité du système urbain.

---

<sup>13</sup> Antonio Da Cunha & al, *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.



## Régulation et résilience

Le propre d'un écosystème, c'est également de posséder une capacité de résilience qui, pour Olivier Godard<sup>14</sup>, est également « l'un des concepts emblématiques du développement durable ». Selon ce dernier, la résilience désigne pour une ville « cette capacité à surmonter perturbations, catastrophes et crises par une mobilisation de ressources vives et une réorganisation interne qui préservent cependant les valeurs essentielles ». On pourrait en dire de même pour un écosystème soumis à des « agressions » de son environnement extérieur et qui remettent en cause constamment ses fragiles équilibres internes.

Très concrètement, il s'agit d'anticiper les risques dès la conception. « Dans le cas du bâti, il s'agira par exemple d'imaginer l'occurrence de sinistres (inondations, éboulements, etc.) et de prévoir des systèmes pour permettre aux bâtiments de sortir d'une période de traumatisme à moindre coût. Les assureurs s'intéressent d'ores et déjà au développement de bâtiments de cette nature » affirme Valérie David, responsable développement durable du groupe Eiffage.

En ce sens, l'écosystème agit comme une « boîte intégratrice » des différentes sollicitations et flux externes qui lui parviennent. La ville ne fait pas différemment, mais cela porte un autre nom : régulation et gestion. La régulation qu'il faut entendre comme « les adaptations que le système lui-même subit »<sup>15</sup>, autrement dit sa capacité à « annuler l'effet des perturbations extérieures »<sup>16</sup> en maintenant son équilibre homéostatique. Pour Olivier Godard, cette capacité exige une grande flexibilité des règles d'organisation, ainsi qu'une grande réactivité, le développement de relations de coopération et un investissement fort dans l'innovation – c'est-à-dire la capacité à rebondir de façon créative.

## La vision écosystémique : quelles limites ?

Le concept de ville systémique a été élaboré par de nombreux géographes ou urbanistes, et il nous paraît important de citer Paul Claval, géographe, qui écrivit en 1968 un article intitulé « La théorie des villes »<sup>17</sup>, où il mettait en relief la notion de métabolisme : « les spécialistes des questions urbaines parlent volontiers aujourd'hui du métabolisme des villes. L'image est hardie qui compare la ville à un organisme biologique, établit le bilan chiffré de ses relations avec le milieu physique. Elle est utile, car elle suggère une méthode systématique d'analyse des rapports de la cité et de son cadre. [...] Le réseau urbain, s'il est avantageux, ne se trouvera pas ancré comme par le passé par la répartition d'une population rurale, d'une série de ressources minérales ou énergétiques. Il trouvera son équilibre par le jeu des diverses formes centrifuges et centripètes qui se manifestent dans l'exercice des interactions sociales, des activités urbaines. »

On trouve des théories encore plus élaborées sur la ville « vivante », non seulement écosystème, mais aussi être vivant autonome : « Les termes « morphologie » et « morphogenèse » renvoient tout d'abord à la biologie, à l'embryologie, aux premiers échelons de l'organisation d'un être vivant en prenant le développement de l'œuf fertilisé comme modèle. Mais la ville est-elle un être vivant ?

<sup>14</sup> Olivier Godard, *Le développement durable, une chimère malfaisante ?*, Cahier de la chaire développement durable EDF – Ecole Polytechnique, n°2005-015, mai 2005.

<sup>15</sup> J. Chevallier, « *De quelques usages du concept de régulation* », *La régulation entre droit et politique*, Revue Droit et Société N°49/2001.

<sup>16</sup> J. Chevallier, op. cit., p.831.

<sup>17</sup> Paul Claval, in *Revue géographique de l'Est*, 1968.

Sort-elle d'un œuf ? Quel acte sexuel est à la base de la création d'une ville ? On trouve les images biologiques qui se rapprochent le plus de la morphogenèse d'une ville dans différentes classes de spores (voir Deutsch 1994 : chapitres 4 et 5). On dirait que le modèle de reproduction asexuée manifeste un certain degré d'analogie avec le développement d'une ville. L'« œuf » qui donne naissance à une ville serait d'abord une région sans concentration urbaine mais avec un potentiel de forces, des chemins qui la traversent, s'y croisent, un terrain qui peut « nourrir » la population d'un village, d'une agglomération de foyers. À un moment donné, ces forces éparses, ces centres microscopiques d'action (au niveau géographique), par exemple les familles ou les groupes de personnes en interaction, font émerger des structures, la dynamique économique et politique les renforce et les multiplie. Il se crée un profil de centres, sous-centres etc. distribués dans l'espace. À l'intérieur des centres et sous-centres, des subdivisions spatiales et sociales naissent, se stabilisent pour qu'enfin un réseau complexe de lieux fonctionnels, de « courants » économiques ou militaires organise l'espace disponible.

Cette morphogenèse primaire peut être élaborée par un mouvement cyclique. Après que l'apogée d'une dynamique de concentration a été dépassée, une dynamique de diffusion (qui était toujours en place implicitement) prend le relais : les frontières (des villes, des régions) disparaissent ; le nombre des sous-centres s'accroît pour que finalement une distribution homogène sur tout le terrain fasse disparaître les structures dominantes qu'on trouvait à l'apogée du cycle. À ce point, le cycle peut recommencer. »<sup>18</sup>

Cette analogie structurelle entre des organismes biologiques très simples et la région ou la ville a pourtant ses limites. Les forces qui sont à l'œuvre, le substrat matériel qui crée les formes respectives, l'énergie qui alimente le développement sont tout à fait différents. Enfin aux réactions chimiques, aux processus cellulaires sont opposés des agents humains, dotés d'intelligence et de langage. Si l'on met en parallèle les cellules et les acteurs humains, on présuppose que l'intelligence, la créativité, la liberté humaines n'ont aucune conséquence ou ne sont qu'illusions de l'observateur qui est lui-même humain. Pour Wolfgang Wildgen, « l'analogie n'est que formelle : la morphogenèse biologique et la morphogenèse des sociétés humaines dans l'espace se partagent un nombre de principes dynamiques formels. Ceux-ci apparaissent surtout dans le contexte de l'optimisation et de l'équilibrage, qui fait disparaître (ou du moins minimise) les effets de causes non formelles dues aux différences de la matière, de l'énergie et qui fait que l'analogie démontrée par l'analyse morphologique et morphogénétique ne présuppose guère une analogie matérielle ou énergétique. »<sup>19</sup>

D'autres chercheurs ont, dans la même veine, corrigé cette vision de la ville organique. Selon Henri Laborit, médecin-philosophe, « la ville est assimilable à un moyen pour un groupe humain, de maintenir son organisation, sa structure complexe, dans un environnement dont les paramètres évoluent constamment »<sup>20</sup>. Et d'ajouter que la ville entretient avec le groupe humain une relation d'effecteur réciproque : elle maintient le groupe tandis que le groupe la construit, l'habite et l'entretient. En ce sens, on serait tenté d'assimiler la ville à un organisme vivant, ce qui n'est pas très éloigné d'une vision écosystémique.

Pourtant, une telle conception n'est qu'un raccourci de l'esprit, selon Laborit, une simplification stérile. Selon lui, la ville est beaucoup plus : « la ville n'est pas organisme, mais elle représente un des moyens utilisés par un organisme social pour contrôler et maintenir sa structure ». On entrevoit une première limite de l'approche.

---

<sup>18</sup> Wolfgang Wildgen, *Morphogénèse de la ville hanséatique de Brême*.

<sup>19</sup> Wolfgang Wildgen, op. cit.

<sup>20</sup> Henri Laborit, *L'homme et la ville*, Ed. Flammarion, 1999.

Il y en a d'autres, relevées par différents chercheurs, qui pointent du doigt dans l'approche écosystémique son manque de recul sur les régulations et les phénomènes sociologiques, obnubilée par la dimension « quantitative » des processus de flux. C'est d'ailleurs la principale critique qui est faite à l'approche de l'écologie urbaine qui tente de réduire la ville à un tableau de flux afférents et efférents. Cette tentative « n'a conduit qu'à réduire la complexité des activités urbaines à une vision systémique assez pauvre, limitée à des flux de matière et d'énergie [...] en passant sous silence les dimensions sociales et culturelles de la ville »<sup>21</sup>. En ce sens, il s'agit de ne pas réduire la complexité des mécanismes internes, c'est-à-dire de l'aspect « intégratif ».

Faut-il pour autant abandonner l'outil sous le prétexte qu'il est imparfait ? Ne peut-on pas plus simplement corriger les approximations et réintégrer les composantes oubliées ? Cela est possible. Car l'approche écosystémique conserve une vertu majeure : elle permet de comprendre les causes des déséquilibres et de cerner les options d'urbanisme pouvant les corriger. Le projet de ville durable tire donc les enseignements issus des critiques de l'écologie urbaine, dont il essaye de dépasser la vision réductrice. Après tout, la ville n'est qu'un écosystème artificiel ...

### **La ville-écosystème : les fondements d'une ville durable ?**

« Pendant longtemps, on a considéré la ville à l'aune de ses difficultés. Elle s'opposait à une sorte d'état de nature, à un état d'harmonie qu'elle avait brisé » affirme Laurent Théry, directeur d'Euralille et grand prix de l'urbanisme 2010. « La ville était vécue comme une obligation contraignante (pour des raisons d'organisation du travail, d'organisation économique, etc.) et l'on se focalisait sur les difficultés d'y vivre : incivilités, pollutions, etc. Elle n'était que le support de nuisances. Et donc il était presque logique d'envisager la fin des villes, rendue possible de surcroît par sa révolution numérique et la dématérialisation des échanges. Le télétravail annonçait alors la ville à la campagne ».

Mais avec une vision de l'urbain comme un écosystème, la ville peut devenir le lieu de résolution de ses propres difficultés et enjeux. Car c'est bien au niveau de la ville que l'on gère la densité, que s'organisent les rencontres, que se développe l'espace public, que l'on résout les questions de transport, d'énergie ou de qualité des bâtiments. La ville devient alors un objet positif. Ce n'est pas une idée très courante encore aujourd'hui, car les vieux réflexes négatifs tournés vers les nuisances sont encore très forts.

La ville, écosystème en pleine évolution, doit être « durable » pour ne pas exploser en de multitudes de systèmes déréglés, c'est le postulat et l'objet de notre étude.

---

<sup>21</sup>Jacques Theys et Cyria Emelianoff, *Les contradictions de la ville durable*, Le Débat, n°113, janvier-février 2001.

## 1. LES BALBUTIEMENTS DE LA DURABILITE URBAINE

La ville vue comme un écosystème est placée à la convergence d'un certain nombre de flux qui viennent perturber son équilibre et le remettre régulièrement en cause. Comme tout écosystème, la ville doit donc les intégrer, chacun représentant potentiellement à la fois une opportunité et un défi pour sa survie.

Avant d'évoquer les éventuelles solutions qui se présentent pour gérer l'intégration de ces flux dans un sens de durabilité, il faut comprendre ceux-ci et ce qu'ils apportent ou mettent en péril.

Fragmentation des espaces urbains sous l'effet de l'augmentation des mobilités, compression temporelle, compétition économique à l'aune de la mondialisation, préservation du patrimoine, innovation et créativité : tels sont les enjeux de demain pour la ville durable.

Cependant, même si les enjeux sont clairs, les chemins qui mènent à la ville durable le sont moins. Car la ville durable est une ville qui se construit « à tâtons »<sup>22</sup>. La progression sera lente et discontinuée et fonction d'interactions entre les différents flux peu maîtrisables et sans cesse réajustées.

L'écosystème urbain a pour vocation d'intégrer cette dimension multifactorielle et de donner un sens à chacun des défis ou des opportunités de demain.

### 1.1 La ville étalée et décousue

Depuis quarante ans, la ville a entamé un nouveau cycle d'urbanisation, connu classiquement sous le nom « d'étalement urbain ». Celui-ci se traduit par un desserrement du tissu urbain, une spécialisation sélective de certains quartiers et un grignotage progressif des espaces ruraux. La ville éclate véritablement et sa forme spatiale évolue telle une tâche d'huile, facilitée par une intensification des mobilités. Mais pas seulement : la planification urbaine des années 1960, copie lointaine de la politique anglaise des villes nouvelles conduite au XIX<sup>e</sup> siècle, a fait sortir des villes nouvelles de terre en région parisienne.

Il en résulte une fragmentation des espaces urbains (les différentes zones de vie – résidence, emploi, éducation, loisirs et consommation – sont de plus en plus éloignées), une perte de cohérence globale, une diminution de la qualité de vie pour les habitants et des atteintes massives à la nature environnante – et plus éloignée, notamment avec la pollution de l'air, du fait de l'allongement des distances parcourues en véhicule. « Comme partout ailleurs, les agglomérations ne parviennent pas à se limiter elles-mêmes. »<sup>23</sup>

Si on en croit l'Institut Français de l'Environnement (IFEN), entre 1950 et 2000, l'extension moyenne des villes européennes s'est élevée à 78% alors que leur population n'a augmenté que de 33%. En France, entre 1982 et 2004, la population a progressé de 11% et les surfaces artificialisées de 43%, au détriment des zones agricoles et naturelles<sup>24</sup>, ce qui conduit, aujourd'hui, à ce que la distance

<sup>22</sup> René Char, *Recherche de la base et du sommet*, Gallimard, 1971.

<sup>23</sup> Béatrice Bochet, *Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement*. In *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>24</sup> Les 10 indicateurs clés de l'environnement (2006), IFEN. L'IFEN a été fondu au sein du Commissariat général au développement durable (CGDD) en 2008 pour devenir le Service de l'observation et des statistiques du ministère chargé de l'environnement.

moyenne parcourue par un Français chaque jour pour son travail, ses loisirs et sa vie sociale atteint 45 km contre 5 km en 1950.

Les causes de l'étalement sont aujourd'hui bien documentées et identifiées : évolution des modes de vie, développement d'un modèle social individualiste (voiture individuelle, pavillon individuel), croissance démographique, etc. Cette fuite en avant est également largement motivée par le mécanisme des marchés fonciers qui conduisent à la recherche de terrain à bâtir bon marché toujours plus loin géographiquement.

La préoccupation essentielle de la ville durable est donc avant tout de limiter l'hémorragie du bâti.

### 1.1.1 La ségrégation et la fragmentation

A l'échelle locale, les territoires urbains s'étalent sur des surfaces de plus en plus larges et discontinues. Les mobilités jouent un rôle majeur dans ce phénomène. « L'espace des pratiques spatiales des habitants s'ouvre progressivement et se disjoint » comme l'explique Cyria Emelianoff<sup>25</sup>.

De ce fait, ce sont les transports qui deviennent les maîtres d'œuvre de l'articulation de l'agglomération. La ville décousue multiplie alors les centres secondaires, voire tertiaires, ce qui a un effet d'entraînement sur les mobilités qui s'accroissent à nouveau. Il y a une véritable reconfiguration du rapport spatial des villes, entre le noyau du centre et les zones périurbaines. Chaque centre tend à devenir autonome, tout du moins spécifique et particulier. Il en résulte la formation d'espaces de plus en plus hétérogènes.

Associé au développement des mobilités individuelles qui permet à des personnes de se regrouper sur l'aire de leur choix, ce phénomène de spéciation induit, selon Cyria Emelianoff, « une dévalorisation relative dans la ville agglomérée qui se propage dans certains quartiers. Ces espaces fragmentés ne permettent pas un développement équitable de l'accès aux services de proximité, sociaux, sanitaires et aux moyens de transports. »<sup>26</sup> La ville se dilue et perd sa cohérence.

C'est ce phénomène dit du « zonage », phénomène qui a présidé à l'édification des villes dans les années 1960 et qui a contraint à « une mobilité incessante [...] pour rendre proche dans le temps d'une journée ce qui est lointain dans l'espace »<sup>27</sup>. La sémantique en témoigne : on parle désormais de « parcs sociaux », de « résidences », de « pôles de compétence », de « parcs de loisirs », de « complexes sportifs », etc.

Ceci est d'ailleurs la traduction moderne d'un phénomène historique ayant des causes sociales qu'il est un peu facile d'attribuer systématiquement aux mobilités qui n'en sont qu'une conséquence. Comme le disait Engels, « *la pratique « Haussmann » d'ouvrir des brèches dans les arrondissements ouvriers, surtout dans ceux situés au centre de nos grandes villes, s'est généralisée, que ceci réponde à un souci de la santé publique, à un désir d'embellissement, à une demande de grands locaux commerciaux dans le centre, ou aux exigences de la circulation – pose d'installations ferroviaires, rues, etc. Quel qu'en soit le motif, le résultat est partout le même : les ruelles et les impasses les plus scandaleuses disparaissent et la bourgeoisie se glorifie hautement de cet immense succès – mais ruelles et impasses resurgissent aussitôt ailleurs et souvent dans le voisinage immédiat. [...] Les foyers d'épidémies, les caves les plus immondes, dans lesquelles nuit après nuit le mode de*

<sup>25</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in Techniques Territoires et sociétés, 35, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

<sup>26</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in Techniques Territoires et sociétés, 35, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

<sup>27</sup> Cyria Emelianoff, op. cit.



*production capitaliste enferme nos travailleurs, ne sont pas éliminés, mais seulement... déplacés ! La même nécessité économique les fait naître ici comme là. »*

Ce phénomène d'étalement géographique questionne naturellement l'échelle d'étude d'une ville, ainsi – et surtout – l'échelle d'action. Les acteurs publics doivent en conséquence systématiquement se poser la question de l'étendue géographique de leurs politiques d'aménagement, avec ce que cela implique en termes de coordination.

Mais il faut aussi prendre en compte les conséquences de cet étalement urbain sur la nature tout entière et sur la biodiversité. Le rapport commandé par la ministre de l'Ecologie et du Développement durable, dont Guillaume Sainteny est l'auteur<sup>28</sup>, vise ce phénomène comme l'un des plus négatifs pour le maintien de la biodiversité en France. Citons le constat qu'il fait sur l'artificialisation des sols et l'étalement urbain : « Le rythme de l'artificialisation de l'espace et de l'étalement urbain constitue une des causes d'érosion de la biodiversité française les plus évidentes. De façon unanime, le groupe de travail considère que ce rythme n'est pas soutenable ».

Il impute cet état de choses au fait que « la construction de logements neufs individuels en zone d'étalement urbain tend à être plus rentable en termes de promotion immobilière que la rénovation urbaine ou que la densification par construction de logements neufs en intra-urbain, notamment dans les centres-villes. C'est d'autant plus vrai qu'une partie notable des coûts collectifs importants de l'étalement urbain ne sont supportés ni par les promoteurs immobiliers ni par les accédants à la propriété ».

### 1.1.2 La perte d'agora

L'Europe vit avec la représentation d'une démocratie urbaine et au-delà nationale comme agora à la fois place publique, lieu de délibération et incarnation d'égalité. Comme le dit Jean-Pierre Vernant, « l'agora qui réalise sur le terrain cet ordonnancement spatial, ferme le centre d'un espace public et commun. Tous ceux qui y pénètrent se définissent, par là même comme des égaux, des « *isoî* ». Par leur présence dans cet espace politique, ils entrent les uns avec les autres, dans des espaces de parfaite réciprocité. L'institution du Foyer Public est le symbole de cette communauté politique. »<sup>29</sup> Aujourd'hui, la notion d'« espaces publics » a remplacé la notion d'agora de la cité grecque ; autrement dit, la délibération publique a quitté un espace délimité pour se répandre à la fois dans le temps et l'espace, eux-mêmes fragmentés. Mais l'espace public reste un problème architectural et urbanistique : « L'aménagement de l'espace public urbain s'avère donc être un problème qui ne peut être résolu par la recherche de formes préconçues et de ce fait éphémères, mais qui exige un travail avec des lois, des phénomènes et des règles éternelles qui sont valables à travers les siècles et souvent aussi pour des cultures différentes. [...] Comme l'homme n'a pas seulement des besoins physiques mais aussi des besoins psychiques face à son environnement, l'aménagement de l'espace public devient dans ce sens-là une tâche sociale. Les lois internes de la forme urbaine, les phénomènes de forme et de comportement et les règles de la dramaturgie urbaine doivent donc remplacer dans l'architecture de la ville le règne des idéologies architectoniques de construction urbaine, si une réelle qualité et beauté doivent marquer de leur empreinte l'espace urbain public de demain. Mais de tous temps les grands architectes et les grands urbanistes l'ont su. Ils ont lié l'étude des lois, des phénomènes et des règles éternelles au développement d'un style personnel et

<sup>28</sup> *Les aides publiques dommageables à la biodiversité*, Centre d'analyse stratégique, Octobre 2011 : [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr).

<sup>29</sup> Jean-Pierre Vernant, *Les origines de la pensée grecque*, PUF, 1983, p.126.

circonstanciel, d'un langage formel, qui était ou est le leur et de ce fait celui de leur époque. Pour eux ce qui était en règle générale valable et applicable dans le monde entier n'était justement pas la solution formelle, qui est dépendante de l'époque et de la personnalité, mais les phénomènes constants de la qualité de notre environnement. La mission de l'avenir est donc de considérer et de traiter à nouveau l'espace public comme un tout. A cet effet une voie se dessine, si les lois internes de l'architecture de la ville sont développées en tant que dénominateur commun de l'architecture individuelle – les phénomènes de forme et de comportement sont rassemblés et utilisés en tant que vocabulaire de l'espace public – les règles de la chorégraphie urbaine sont de la dramaturgie des événements urbains. »<sup>30</sup>

L'automobile a bien entendu modelé une agora indéfiniment étalée et réduite à l'échange fonctionnel. Ouvert au transit et à la déambulation automobiles, certains achats et distractions se déroulant à bord des véhicules, [l'espace public] devient plus ou moins imperméable, selon les villes, à la discussion publique et à la vie collective, qui se retranchent dans l'espace privé ou semi-privé » affirme Cyria Emelianoff<sup>31</sup>.

Il est vrai que, sous le coup de l'explosion des mobilités et de la dilution géographique des aires urbaines, l'étalement provoque une sorte de fragmentation des espaces institutionnel et social et accroît par conséquent considérablement les difficultés de coordination des politiques publiques<sup>32</sup>.

La question que doivent se poser les acteurs de la ville est donc double : d'une part, où doivent s'arrêter les politiques d'urbanisme ? D'autre part, comment gérer les effets de ces politiques face à celles qui seront conduites dans les municipalités ou agglomérations avoisinantes ? Double enjeu : de maîtrise de l'espace géographique et institutionnel, et de gouvernance des politiques publiques.

### 1.1.3 Fractionnement de l'espace cognitif

La compétition économique au niveau international et la recherche de spécification des cités pour émerger dans le jeu de la concurrence conduit au développement d'un zonage qui va bien au-delà d'une simple question géographique.

La mondialisation pousse à une mutation des villes qui sont passées en l'espace d'une cinquantaine d'années du statut de lieux de production de biens matériels à celui de lieux qui produisent de l'information et de la matière grise. Ceci a eu des conséquences importantes sur l'organisation des espaces urbains et surtout périurbains. On a créé des parcs industriels de pointe, des pôles scientifiques et technologiques alimentés par des zones universitaires toutes proches<sup>33</sup>. Les quartiers d'affaires regroupent toutes les fonctions de commandement et abandonnent les centres historiques et le cœur de ville aux activités artistiques mais surtout à une société de consommation qui transforme ces centres en vitrines. Quant aux contre-cultures, remarque Cyria Emelianoff, elles ne s'expriment plus guère que dans certaines banlieues périphériques (quand elles ne sont pas tout simplement virtuelles : sur internet)<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> M. Trieb, *L'architecture de la ville et l'espace public*.

<sup>31</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in Techniques Territoires et sociétés, 35, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

<sup>32</sup> Béatrice Bochet, *Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement*. In *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>33</sup> Voula P. Mega, *Modèle pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

<sup>34</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in Techniques Territoires et sociétés, 35, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

La tendance semble en plein développement, en tout cas en plein renforcement pour ce qui est de la France, comme le montre le projet du Grand Paris où les spécialisations circonscrites sont très présentes. On pense là notamment au projet de technopôle consolidé du plateau de Saclay, qui même s'il s'appuie sur une situation déjà existante, constitue une véritable victoire du zonage.

Cyria Emelianoff tire le bilan : l'analphabétisme est en recrudescence et l'inégalité d'accès à l'information n'a jamais été aussi prégnante. « Or, les mutations économiques rendent plus que jamais nécessaires de hauts niveaux d'instruction. Faut-il redéfinir complètement « l'excellence » pour s'attacher non plus à sa concentration mais à sa diffusion ? »<sup>35</sup> questionne la spécialiste.

L'enjeu de l'éclatement urbain est donc également – et largement – social. Il s'agira de gérer les conditions d'une égalité d'accès au savoir et de lutte contre l'exclusion.

## 1.2 La fabrication du temps artificiel

Chaque ville est une structure spatio-temporelle. Et de la même façon que sa dimension spatiale est en perpétuelle recomposition, le temps de la ville est inscrit lui aussi dans une dynamique de changement constant. Habiter le temps de la ville est donc un défi sans cesse renouvelé.

La contraction de la dimension spatio-temporelle de la ville interfère par ailleurs sur de multiples facteurs déterminants pour une ville : mobilité, mode de vie, bien-être, économie, prise en considération des cycles naturels (qui sont, eux, incompressibles) et surtout projet de « vivre ensemble ». En ce sens, la question du temps, à côté de celle de l'espace, est l'autre défi fondamental de la ville du XXI<sup>e</sup> siècle.

### 1.2.1 L'hypermobilité, temps comprimé, temps explosé

La valorisation de l'accélération infinie et de la compression temporelle n'est pas très surprenante dans une ville où chacun est le plus souvent en mouvement, « se conduisant en passagers de la ville plutôt qu'en habitants ». Selon Cyria Emelianoff, « l'hypermobilité transforme l'habitat en refuge ou en tremplin, en cocon ou simple pied-à-terre. Le nomade urbain déserte son logement et habite l'espace entier, ou quelques-uns de ses itinéraires [...]. Le temps est un temps de parcours, un délai que l'on rêve d'abrégé [...] »<sup>36</sup>.

#### « Le bouchon est l'expérience philosophique de l'impasse de notre civilisation »<sup>37</sup>

En octobre 2009, en Chine, des milliers d'automobilistes ont été bloqués pendant près de deux semaines, dans un encombrement monstre : 120 kilomètres de bouchon sur l'autoroute qui relie Pékin à la Mongolie. Phénomène prévisible étant donné l'augmentation pharamineuse du parc automobile chinois (100 millions de voitures) qui croît de 2 000 véhicules par jour. « Qui conduit une voiture, écrit le philosophe Peter Sloterdijk, sent son petit moi s'élargir en un Soi supérieur qui lui donne en partie le monde entier des voies rapides et qui lui fait prendre conscience qu'il a vocation à une vie supérieure à l'existence semi-animale du piéton ». A l'inverse, qui se trouve pris dans un bouchon éprouve l'intuition de « l'impasse de notre civilisation de l'accélération »<sup>38</sup>. « Partout où les automobilistes déchaînés provoquent des bouchons ou des tourbillons, précise Sloterdijk, l'actif moderne se transforme en passif postmoderne ».

<sup>35</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in *Techniques Territoires et sociétés*, 35, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

<sup>36</sup> Cyria Emelianoff, op. cit.

<sup>37</sup> Martin Legros, pages « Radar l'écho de l'actualité », in *Philosophie Magazine* n°43, octobre 2010.

<sup>38</sup> Martin Legros, op. cit.

Par ailleurs, associé à l'hypermobilité, le développement d'une vision comptable et économique du temps s'empare de nos sociétés. En conséquence, le citoyen « compte » le temps, « en gagne ou en perd ». « Pourtant », écrit Cyria Emelianoff, « gagner du temps c'est simultanément le perdre, en perdre la perception, la plénitude, l'orientation, la maîtrise, le sens, l'accomplissement, la magnificence... ». La spécialiste appelle cela « le temps de l'impatience économique ».

### 1.2.2 La culture de l'éphémère

La culture de l'éphémère et du transitoire ne peut laisser la ville intacte. Tout d'abord parce que les modes de vie ont parfaitement intégré (sous l'injonction des stratégies marketing et portés par la communication en temps réel et l'accélération des flux d'information) la réduction du temps de vie des biens de consommation. Ensuite parce que ces stratégies marketing, remarque Cyria Emelianoff, « importent leurs vues dans la culture architecturale urbaine, célébrant les produits [...] changeables, cosmétiques, [...] fardant ou rehaussant le quotidien des hommes. »<sup>39</sup>

Cette culture imprègne jusqu'au bâti. Une autre ville émerge en conséquence, dont l'architecture et les projets d'urbanisme se font « jetables ». Le temps battu en brèche conduit au développement d'autres valeurs au sein même de la ville, et cela se ressent également dans sa conception, avec le développement des espaces dédiés à la consommation et aux loisirs. « Cette ville transitoire n'est pas une transition, elle n'appelle que son renouvellement perpétuel, promouvant une vie faite de clips, de *coupés-collés*, [...] de *zapping* ou de *surf* » conclut Cyria Emelianoff.

Il s'agit bien alors de modifications structurelles, qui ont un impact significatif sur la gestion du temps dans les espaces institutionnels.

### 1.2.3 Le remodelage du temps

En Europe, le temps de travail ne cesse de diminuer. La dérégulation qui s'ensuit a permis l'émergence d'un nouveau mode de vie, recentré sur le temps des loisirs et provoquant une individualisation croissante.

De ce fait, le temps de la vie en ville ne correspond plus à celui des administrations urbaines et l'écart se creuse entre les citoyens et leurs représentants institutionnels. Des initiatives ont vu le jour pour tenter de compenser cette asynchronie grandissante, comme en France celle du « bureau des temps », développé par les municipalités. Ces bureaux réalisent « des diagnostics des équipements et autres dispositifs municipaux, animent des concertations locales et formulent des préconisations »<sup>40</sup>. En clair, le Bureau des temps travaille à ajuster les horaires des services municipaux et les conditions d'ouverture des infrastructures en fonction de l'évolution des besoins publics. La France a vu s'organiser des programmes sur « la ville des 24 heures ». Toutes ces initiatives visent à adapter l'institution-ville aux nouveaux rythmes de vie des habitants, et à prendre en compte cette dernière dans l'offre de service. Sans oublier évidemment d'œuvrer pour l'égalité des chances<sup>41</sup>.

On constate que le temps institutionnel est dans une position « suiveuse » et que l'administration – qui n'a que peu de prise vraisemblablement sur la dimension temporelle – tente avec peine de s'adapter aux nouvelles demandes de ses administrés. Il y a pourtant pour les acteurs de la ville un formidable

---

<sup>39</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in *Techniques Territoires et sociétés*, 35, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

<sup>40</sup> [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

<sup>41</sup> Voula P. Mega, *Modèles pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

potentiel pour développer des projets de « vivre ensemble » autour d'une nouvelle conception du temps, autour d'une nouvelle relation au continuum espace-temps. Force est de constater malheureusement que pour l'instant, les acteurs de la ville concentrent tous leurs efforts – malgré quelques initiatives – sur la dimension spatiale.

A cette difficulté institutionnelle s'ajoute celle d'un raccourcissement progressif des cycles électoraux. Le temps politique se réduit, tout comme le temps des individus et le temps des économies. Cette course contre la montre conduit à différer les préoccupations immédiates. On ne parle plus de projet, on évoque des échéances. Avec, selon Cyria Emelianoff<sup>42</sup>, une conséquence dramatique : « dans le temps de l'impatience économique, celui où l'on compte, où tout se compte, où s'abrègent les relations humaines, où la durée fond, perd sa densité, le présent n'a pas plus d'épaisseur que l'avenir ou le passé. » Et d'ajouter « Le déficit d'avenir est patent ».

En ce sens, la gestion du temps est un instrument essentiel pour réussir la ville durable et la réconcilier avec le souci de l'héritage et des générations futures, avec une « écologie du temps »<sup>43</sup> : les acteurs publics doivent s'emparer du sujet.

### 1.3 La ville et la mondialisation

Depuis le milieu des années 1990, la mondialisation a conduit les villes à s'engager dans une dynamique de métropolisation croissante, avec pour conséquence l'étalement urbain, la contraction de leur dimension spatio-temporelle, mais également une polarisation urbaine, sociale et économique forte et des atteintes massives à la qualité de vie et à l'environnement. De plus, la ville déborde de plus en plus de son territoire et les frontières de celui-ci sont en constante réévaluation.

Ces phénomènes poussent alors les villes à s'organiser en réseau de coopération mais également de concurrence. Elles se ressemblent de plus en plus afin de pouvoir concourir au même niveau, alors que dans le même temps un mouvement se fait jour pour organiser un changement d'échelle de la réflexion urbaine, tout en organisant une prise en compte du long terme dont l'économie globalisée se désintéresse.

#### 1.3.1 La ville dans la compétition économique

« L'émergence de marchés financiers globaux et de services spécialisés, la croissance de l'investissement comme composante essentielle des transactions internationales, tout cela a contribué à l'expansion des fonctions de commandement et de la demande de services spécialisés pour les entreprises » affirme Saskia Sassen. Les marchés – aussi bien que les entreprises et les organisations globales – ont besoin en effet de « places centrales » où échanger des services, acheter des instruments financiers, ou plus simplement installer leurs infrastructures physiques centrales à grands renforts d'équipements et de centres d'affaires hyper-équipés. Ce sont ce que Saskia Sassen appelle « des lieux centraux où se fait le travail de globalisation »<sup>44</sup>. Les villes

---

<sup>42</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in Techniques Territoires et sociétés, 35, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

<sup>43</sup> Voula P. Mega, *Modèles pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

<sup>44</sup> Saskia Sassen, *Les villes dans l'économie globale : vers une nouvelle théorisation et un programme de recherche*, in Villes du XXI<sup>e</sup> siècle, Collections du Certu, mai 1999.



deviennent alors des centres de production de services et d'information qu'il faut véhiculer le plus vite possible d'un point à un autre du territoire, quand ce n'est pas bien au-delà.

De ce fait, la mondialisation façonne les villes en poussant à la naissance de formes spatiales et organisationnelles bien précises, standardisées, afin qu'elles concentrent les fonctions de commandement. Elle impose à la ville ses exigences particulières en matière d'organisation.

La compétition est rude pour attirer les investisseurs et valoriser son territoire par l'accueil d'industries et de fonctions de pointe. Dans cette compétition interurbaine, l'importance du facteur d'attractivité est fondamentale. Ainsi, il existe tout un panel de moyens pour nouer avec les investisseurs et les industriels, des liens susceptibles de les attirer sur le territoire. A l'image de ce qui est fait dans la Communauté urbaine de Dunkerque où collectivité et investisseurs concluent des sortes de « gentlemen's agreement ». Michel Delebarre explique que « dans le cadre d'un schéma industriel, [la ville a] passé un accord avec de grands industriels s'important à tous ceux qui viennent s'installer ». Celui-ci prévoit « qu'aucun maire ne prend de décision qui aille à l'encontre de l'aménagement industriel, dans le respect des périmètres de sécurité ». En retour de quoi « aucun industriel ne peut prendre de décision concernant un process d'activité ou de production qui aille à l'encontre de l'aménagement et du développement en milieu urbain »<sup>45</sup>.

Cette compétition a des conséquences visibles. « Une nouvelle dynamique de valorisation s'est imposée avec souvent des effets dévastateurs sur de larges secteurs de l'économie urbaine. Ceci est illustré par le remplacement des magasins de quartiers, adaptés aux besoins locaux, par des boutiques et restaurants plus chics, adaptés aux nouvelles élites urbaines à hauts revenus »<sup>46</sup> indique Saskia Sassen. Avec ce que cela implique en termes d'éclatement urbain et social. Au centre de la ville, un mécanisme se met progressivement à l'œuvre et dévoue le noyau de la ville à l'établissement des fonctions supports pour les services financiers et spécialisés. S'ensuit une spéculation immobilière à la hausse qui chasse une partie de la population pour la remplacer par une élite à hauts revenus issue du commerce et de la finance<sup>47</sup>.

Au cœur du développement de ce noyau central des villes, on trouve également la dérégulation des marchés financiers, la croissance des services financiers et spécialisés, l'intégration dans les marchés mondiaux, la spéculation immobilière et l'apparition d'une bourgeoisie commerciale et résidentielle à forts revenus.

Pour satisfaire cette élite et les investisseurs, les villes s'engagent alors dans une compétition acharnée à la « qualité de vie », considérée comme un facteur essentiel de compétitivité susceptible d'attirer hauts potentiels et capitaux. On ne compte plus désormais les études européennes, les enquêtes économiques et les palmarès en tout genre – largement médiatisés – recensant le potentiel d'attraction des villes et les classant sur une échelle du « là où il fait bon vivre ». Des enquêtes économiques du même genre sont conduites. Chacun de ces travaux se base sur des critères dont l'étude montre qu'ils correspondent aux besoins exprimés par la catégorie professionnelle des cadres. « Le succès d'une ville est [alors] reflété au nombre de personnes qui souhaitent y vivre et travailler »<sup>48</sup>.

---

<sup>45</sup> Michel Delebarre : *Une fiscalité européenne, ce n'est pas forcément un scandale*, propos recueillis par Pierre Kupferman et Dominique Pialot, La Tribune.fr, 16 mai 2010.

<sup>46</sup> Saskia Sassen, *Les villes dans l'économie globale : vers une nouvelle théorisation et un programme de recherche*, in *Villes du XXI<sup>e</sup> siècle*, Collections du Certu, mai 1999.

<sup>47</sup> Saskia Sassen, op. cit.

<sup>48</sup> Saskia Sassen, *Les villes dans l'économie globale : vers une nouvelle théorisation et un programme de recherche*, in *Villes du XXI<sup>e</sup> siècle*, Collections du Certu, mai 1999.

Dans le même temps, cette compétition pour la qualité de vie, entre villes qui ne sont pas nécessairement dotées des mêmes atouts de départ, renforce le fossé entre villes riches et villes pauvres<sup>49</sup>.

La régulation des effets connexes de la mondialisation fait donc partie des objectifs majeurs de la ville durable, sachant que celle-ci, du fait même de l'amélioration de la qualité de vie qu'elle souhaite organiser, ne pourra éviter de rentrer dans le jeu d'une compétition mondiale. Tout l'enjeu sera alors de se comporter en acteur responsable de cette compétition, afin d'éviter l'écueil d'une contradiction bloquante entre développement durable et globalisation économique, entre court-termisme économique et stratégie de long terme.

### 1.3.2 Les villes en réseau : les hanses écologiques

Face au jeu de la mondialisation, les principes du développement durable semblent en premier lieu apporter des réponses fortes aux enjeux « globaux » auxquels sont confrontées les villes. Il suppose une double responsabilité pour les villes : vis-à-vis de ses habitants d'une part, et vis-à-vis de la planète d'autre part. Du coup, une ville durable ne pourra éviter de se poser la question de l'échelle de son action, ne serait-ce parce qu'elle reçoit des flux afférents en provenance de lieux situés bien au-delà de son territoire. La mise en œuvre du développement durable exige donc des stratégies pensées globalement. C'est le fameux adage du « penser global, agir local ».

De ce fait, les villes, et a fortiori les villes durables, ne peuvent faire l'économie d'un engagement dans les débats internationaux sur le développement durable. Michel Destot, maire de Grenoble et Président de l'Association des Maires des Grandes Villes de France, confirme cet impératif : « il est nécessaire de replacer la ville, les gouvernements locaux, dans une problématique de gouvernance mondiale. On voit aujourd'hui que les gouvernements locaux sont à l'avant-garde des mesures décidées au niveau mondial en matière de développement durable. »

Depuis bientôt une vingtaine d'années, une multitude de déclarations et principes, de codes de conduites et d'outils ont vu le jour pour accompagner les villes sur la voie d'une reconnaissance de leur responsabilité globale. Agenda 21 ou charte des villes européennes durables (qui se veut la version européenne de l'Agenda 21, dite Charte d'Aalborg) font partie de ceux là, au même titre que les coalitions et réseaux interurbains : Association des villes et Régions pour le recyclage, Conseil des municipalités et régions d'Europe, Energie-Cités, Conseil International pour les Initiatives Ecologiques Locales (ICLEI), réseau des villes saines de l'OMS, etc.<sup>50</sup> On mentionnera également l'Alliance climatique qui regroupe plus de 600 collectivités européennes, le réseau des « villes sans voiture » (Eurocities) ou les municipalités italiennes unies contre l'effet de serre. Toutes ces organisations « supra-collectivités » témoignent de la volonté des villes de prendre place dans le débat international sur le développement durable.

On peut considérer ces alliances de villes destinées à lutter contre le réchauffement climatique comme les hanses historiques du Nord de l'Europe, organisées en dehors des Etats pour se livrer au commerce en échangeant les meilleures pratiques et en s'accordant mutuellement des tarifs douaniers préférentiels et des accès privilégiés aux ports, ceci avec des institutions beaucoup plus démocratiques que les royaumes d'alors. Aujourd'hui, les échanges entre les villes qui se réclament du développement durable échangent aussi en dehors des Etats leurs bonnes pratiques, reliées entre

<sup>49</sup> Ariel Alexandre et Jacques Theys, Synthèse de l'atelier *Villes durables, villes vulnérables* du colloque international « Villes du XXI<sup>e</sup> siècle », La Rochelle, 1998.

<sup>50</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, *Les contradictions de la ville durable*, Le Débat, n°113, janvier-février 2001.

elles à la fois par un désir d'efficacité mais aussi par un réseau de démarches comme les Agenda 21 qui sont issus du modèle onusien et peu des modèles nationaux.

Cependant, malgré ces initiatives louables, il existe toujours des contradictions quasi-naturelles entre ville globale et développement durable. A commencer par le différentiel entre le temps très long des actions de régulation et celui, court, des mandats électoraux des élus. De plus, J. Theys et C. Emelianoff soulèvent un ultime paradoxe : « est-il tenable de justifier la « ville durable » à la fois par un impératif catégorique de protection de la planète, et par un discours, presque totalement opposé, centré sur la vulnérabilité de chaque territoire, la recherche d'un développement autonome, la valorisation des particularismes ? ». En clair, « une ville durable doit-elle contribuer à la solution des grands problèmes mondiaux ? »<sup>51</sup>.

La question devient dès lors : « comment éviter les contradictions entre ces deux dynamiques ? » Trois scénarios sont envisageables, selon J. Theys et C. Emelianoff<sup>52</sup> :

- soit une autonomisation du local et du global, c'est-à-dire une meilleure répartition des rôles entre collectivité et Etat. A la collectivité le rôle d'intégrer le global dans le local, et charge aux Etats de construire les outils d'une régulation des phénomènes globaux ;
- soit assurer une prise de conscience générale des enjeux globaux du monde actuel (changement climatique, crise de la démocratie, passage du court terme au long terme, etc.) afin de réaliser un basculement culturel, tout en redynamisant la société civile ;
- soit organiser un véritable changement dans nos représentations de l'espace pour concilier global et local (mais dont on ne voit pas très bien comment elle pourrait être mise en place à court terme).

Ces trois scénarios, qui sont autant d'approches différentes, ne sont pas antagonistes. La re-répartition des rôles entre Etat et collectivité peut tout à fait s'accommoder d'un travail d'éducation et de sensibilisation en relation avec le soutien aux organisations non gouvernementales par exemple. Changer les représentations de l'espace repose en revanche sur un enjeu de cohésion et d'acceptation d'un projet commun de vivre ensemble qui pousse les acteurs de la ville à définir un axe politique permettant de rassembler la population autour d'objectifs communs.

### 1.3.3 La ville « marque »

Certaines villes et métropoles entrent de plain pied dans la compétition mondiale de façon extrêmement pragmatique. C'est le cas par exemple des villes d'Arabie Saoudite, pays où furent inaugurées deux des plus grandes tours du monde (Riyad), qui, selon les mots de l'architecte N. Foster, ont pour objectif de « repousser les limites, conquérir l'espace, pénétrer les cieux afin d'ouvrir de nouveaux horizons »<sup>53</sup>. Voula P. Mega parle « d'un individualisme créateur » pour justifier ces projets qui s'inscrivent dans la compétition mondiale des métropoles. Leur logique reste pourtant la même : c'est une logique de concurrence basée sur la séduction. C'est une logique de positionnement.

En ce sens, la compétition entre les villes peut agir positivement, si l'on en croit Gérard Collomb, ancien président d'Eurocités. « Elle agit comme un moteur fondé sur l'émulation, pour inciter les villes à se réinventer, à se développer » affirme celui qui est également maire de Lyon. « Cette compétition

---

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Ibid.

<sup>53</sup> Cité par Voula P. Mega, *Modèles pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

pousse les villes à toujours faire plus, à s'améliorer, à innover. Par conséquent, elle constitue un vrai gage de progrès et d'ouverture ».

Mais pour accueillir sièges de multinationales, institutions globales et centres de recherche, les villes déploient des trésors d'inventivité... sans pouvoir toujours maîtriser tous les paramètres. Leur situation géographique et leur histoire notamment ne sont pas « adaptables ». Or ce qui est déterminant pour une ville dans la compétition, c'est justement « l'univers symbolique auquel elle est identifiée, l'image que l'on a d'elle, les valeurs qui la fondent, tant pour ses habitants que pour l'extérieur »<sup>54</sup>. Et si ces valeurs peuvent résulter de grandes politiques d'aménagement urbain, elles reposent tout de même sur un socle commun qui, s'il n'est pas toujours identifié par tous et encore moins l'objet d'une appropriation globale par la population, est difficilement négociable.

Du coup, la course à la compétition peut agir en retour sur l'identité même des villes. Car à l'heure où l'économie est ralentie, la concurrence se fait plus dure. Dans ce contexte, le risque pour certaines métropoles est de diluer leur caractère spécifique, leur identité propre, en somme leur « âme », dans une quête au classement pour attirer les potentiels. Selon Emile Hooge, ces effets peuvent être extrêmement néfastes : « cette concurrence peut se transformer en jeu à somme nulle, où une ville gagne et les autres perdent »<sup>55</sup>.

Dans ce contexte, E. Hooge recommande plusieurs choses. D'abord, « une attention toute particulière [...] aux coopérations technologiques et universitaires, à la diffusion d'innovations, aux transferts de revenus, etc. » afin d'éviter l'écueil d'une scission entre la métropole et son territoire. De plus, et c'est là une idée forte, les stratégies de compétitivité devraient « s'appuyer sur une réelle logique de positionnement » afin que chaque ville trouve sa place dans la mondialisation grâce à ses avantages comparatifs, en mettant en valeur ses propres atouts<sup>56</sup>.

En prenant à contre courant le mouvement global qui valorise les villes sur leurs bénéfices matériels (ce qui est très souvent le cas dans les différents classements internationaux ou nationaux) et qui entraîne une standardisation des référentiels individuels et des modes de vie, chaque métropole devrait renforcer ce qui la caractérise de façon spécifique, son « identité propre ». Ce que Gérard Collomb résume en citant l'enjeu de « construire à la fois une cohésion, de l'adhésion, de la visibilité, par une image cohérente qui emprunte aussi bien au passé qu'à la construction d'un imaginaire à venir via une mise en scène symbolique »<sup>57</sup>.

Le PNUE avait d'ailleurs dès 2007 prôné le développement durable comme une possibilité d'enrichissement des villes et un positionnement utile pour leur compétitivité.

Si chaque écosystème-ville s'affiche dans un schéma général de diversité. Le développement durable peut servir à la construction de cette nouvelle identité-valeur ajoutée, pour créer un sentiment d'appartenance, afficher un caractère unique et porter un discours engagé sur les enjeux du monde. Ce sont justement les trois points qu'E. Hooge répertorie comme enjeux clés pour la valorisation de l'identité d'une ville<sup>58</sup>. Cela semble être trois conditions favorables à la progression des villes durables.

---

<sup>54</sup> Gérard Collomb, propos recueillis par Jean Haëntjens, *Les villes européennes en « coopération »*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009.

<sup>55</sup> Emile Hooge, *La côte des villes*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009.

<sup>56</sup> Emile Hooge, op. cit.

<sup>57</sup> Gérard Collomb, propos recueillis par Jean Haëntjens, *Les villes européennes en « coopération »*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009.

<sup>58</sup> Emile Hooge, op. cit.

### **Jouer sa propre carte : les Cittaslow**

Dans une civilisation de l'accélération permanente et de compétition mondialisée où l'Europe semble toujours avoir un train de retard au regard du dynamisme asiatique ou de la puissance américaine, « jouer sa propre carte » constitue peut-être une voie d'avenir pour les cités européennes. Réputées pour leur qualité de vie, certaines d'entre elles – notamment en France et en Angleterre – valorisent un positionnement bien particulier : celui de la lenteur. Le réseau Cittaslow des villes partantes de la lenteur, né en France en 1999 et qui rassemble aujourd'hui 140 villes dans 21 pays, revendique un fil conducteur culturel dans leurs politiques d'aménagement. « Priorité aux équipements de proximité ; attention particulière à l'environnement ; gestion décentralisée. Car la reconquête se fera au niveau du local, en jouant les villes moyennes et leurs projets à taille humaine contre les métropoles.<sup>59</sup> ». En France, la première municipalité à adhérer à la démarche est celle de Segonzac (2 300 habitants), en Charente. Tout en restant pragmatique « Ce que nous voulons, c'est une croissance raisonnée, sortir de la consommation abrutie des zones commerciales. Mais pour garder notre population, nous devons lui donner accès à des services et des emplois, donc créer des zones d'activité » explique la maire de la ville.

Il faut noter que cette démarche concerne essentiellement des villes de 10 000 à 20 000 habitants. Car toujours selon l'élue, « les petites communes sont les moins armées face aux pièges d'un développement anarchique »<sup>60</sup>. Un exemple de logique de positionnement face à la dimension « standard » et non spécifique des grandes métropoles modernes. Positionnement différenciant clairement assumé et dont l'origine témoigne également de l'intérêt : selon Colette Laurichesse, initiatrice du projet, c'est l'Office du Tourisme de la ville qui a identifié le Label Citta Slow pour développer la visibilité du territoire. Et si celle-ci correspondait déjà à la « philosophie » de la ville, elle a permis de braquer les projecteurs médiatiques sur la ville. La mise en valeur est donc réussie. Autre avantage : la démarche a eu, sur la population aussi bien que sur les élus, l'effet d'une prise de conscience fédératrice. L'action publique locale en est ressortie plus cohérente.

## **1.4 Le renouveau du couple culture-nature**

Si la ville est en perpétuel changement, c'est que, de la même façon qu'un écosystème, elle se régénère de l'intérieur par un cycle vital auto-entretenu. La ville se reconstruit – au sens propre comme au figuré – sans cesse, tandis que dans le même temps elle s'étale de plus en plus sur un territoire aux vertus non extensibles.

En ce sens, la ville durable n'est pas une création *ex nihilo*. L'élément le plus immédiatement naturel d'une ville, son fleuve, est recherché par bien des architectes comme Jacques Herzog, chargé de la deuxième phase de Lyon Confluence, ou comme Dominique Perrault, à l'initiative des Rendez-vous « Métropolis ». Dans de nombreuses villes, ce retour au fleuve permet d'inciter l'imaginaire à revenir au centre-ville plutôt qu'à la périphérie : parler d'une ville durable, c'est surtout réfléchir à la manière de durabiliser les villes existantes. Pour maîtriser l'étalement urbain, on ne voit pas trop comment on pourrait faire autrement que de reconstruire la ville sur elle-même. Pour Jean Pierre Charbonneau, urbaniste-consultant, la vraie question « porte ainsi sur la connaissance du passé, de l'existant et de la capitalisation du savoir [...]. Le développement ne consiste pas à faire toujours du nouveau, mais réside aussi dans l'attention qu'on porte à l'existant. »

### **1.4.1 Habiter et réhabiliter**

<sup>59</sup> Jean Gabriel Fredet, *Eloge de la lenteur*, in Le Nouvel Observateur n°2397 du 14 au 20 octobre 2010.

<sup>60</sup> Grégoire Allix, *La révolution des villes lentes gagne la France*, in Le Monde, 3-4 octobre 2010.

Selon Bernard Reichen, le chemin vers une ville durable passe nécessairement par la mise en œuvre de techniques de ce qu'il appelle le « réemploi ». Et ce, à toutes les échelles : espaces, bâtiments, matériaux ou matières<sup>61</sup>.

L'impératif écologique est aujourd'hui à la maîtrise des consommations en ressources naturelles et donc à la diminution de l'empreinte écologique du bâti. Plus que la création d'éco-quartiers flambants neufs qui pousseraient comme des champignons à la périphérie de l'espace urbain. La rénovation de l'existant est donc un enjeu fondamental, pour lequel il n'y a pas de format unique mais une multitude de chemins.

Les bâtiments anciens sont bien souvent écologiquement inefficaces. « La consommation moyenne de chauffage des logements existants est en effet de 250 kWh/m<sup>2</sup>/an en moyenne, alors que le niveau à atteindre pour le facteur 4 est de 50 kWh/m<sup>2</sup>/an » affirme Gilles Peissel<sup>62</sup>. A titre de comparaison, le seuil fixé par la réglementation actuelle qui prend en compte l'efficacité énergétique pour le neuf d'environ 90kWh/m<sup>2</sup>/an. Une attention particulière doit donc être portée au bâti ancien qu'il faut renouveler, réhabiliter. Pour l'architecte Françoise-Hélène Jourda, les principes du développement durable d'un bâtiment reposent sur les cinq ressources importantes que sont le sol, l'eau, l'air, les matériaux et l'énergie<sup>63</sup>. Les moyens existent aujourd'hui pour économiser chacune d'entre elles (ou gérer leurs externalités) : récupération des eaux, réduction des consommations, isolation, toits végétaux, matériaux écologiques, efficacité énergétique, etc. Ce n'est donc qu'une question de volonté politique et de financement.

Cinq cent trente quartiers sont aujourd'hui concernés par les travaux de rénovation urbaine financés sur l'ensemble du territoire par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine<sup>64</sup>. Un levier essentiel pour le renouveau du bâti.

#### 1.4.2 Qu'est ce qu'un lieu ?

Mais si on en croit Cyria Emelianoff, c'est surtout « le caractère évolutif de la ville dans son ensemble qu'il s'agit de favoriser »<sup>65</sup>. En ce sens, la simple reconstruction de la ville sur elle-même par des pratiques de réhabilitation écologique (et sociale) du bâti ancien est insuffisante.

Le recyclage urbain appelle une réutilisation des lieux et des tissus urbains beaucoup plus complète. Réutilisation très courante et fort ancienne en France, si on en croit Cyria Emelianoff : « C'est en se référant au développement durable que le nouveau plan régulateur de la ville de Rome préconise de recycler des friches industrielles, dont certaines sont transformées en musées ou pôles culturels [...]. » Avec la mutation des friches se développent d'autres pratiques de recyclage urbain.

---

<sup>61</sup> Bernard Reicher, *Trois clefs pour réinventer la ville européenne*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009.

<sup>62</sup> Gilles Peissel, « *Des Outils pour changer la ville* », in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009.

<sup>63</sup> Françoise-Hélène Jourda, propos recueillis par David Mawas et Naïri Nahapétian, *Que peuvent faire les architectes*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009.

<sup>64</sup> Anne Dhoquois, « *Quand rénovation urbaine rime avec durable* », in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009.

<sup>65</sup> Cyria Emelianoff, *La ville durable en Europe*, in *La Revue Durable (Suisse)*, n°5, mai-juin 2003.



### Réhabiliter les friches industrielles pour un retour à la terre

En matière de réappropriation de l'espace existant, la ville de Detroit aux Etats-Unis offre un exemple tout à fait singulier car il concerne une manifestation caractéristique du « besoin de nature ». Cette métropole, ancienne cité industrielle à la dérive, semble avoir redécouvert l'agriculture de proximité. « Depuis 2003, plus de 1 200 exploitations agricoles se sont installées », a recensé Philippe Coste, correspondant de *l'Express* aux Etats-Unis. Fermes coopératives, jardins communautaires et potagers hors sol produiraient, si l'on en croit Christine Kerdellant dans son éditorial de septembre 2010, le quart de la consommation locale de maïs, de salades ou de tomates<sup>66</sup>. La directrice de la rédaction y voit une éventuelle préfiguration du monde de demain marqué par un retour à la terre et non à la campagne mais dans le cœur des villes. Et de conclure « nous attendons l'industriel visionnaire qui investira massivement dans ce secteur porteur, fera fleurir les champs de patates dans le 9-3 et transformera l'ancienne usine de Renault sur l'île Seguin en site témoin de cette nouvelle agriculture urbaine, high-tech et biologique ». Une vision pour le moins prospective.

Le réemploi des lieux publics est également essentiel dans cette perspective. Car ces lieux, qui sont intimement liés à l'identité d'une ville, recèlent un véritable potentiel pour reconstruire, à travers sa dimension culturelle, le projet de vivre ensemble. Ils peuvent être « des lieux de partage et non pas uniquement des lieux de passage »<sup>67</sup>. Rem Koolhaas, architecte danois, les décrit comme des « forteresses de liberté » car ils constituent de véritables îlots de socialisation par les rencontres qu'ils permettent. Ce sont les « centres névralgiques du renouveau urbain ». En ce sens, ils doivent faire l'objet d'une attention toute particulière de la part des acteurs de la ville.

Accessibles à tous, les lieux publics appartiennent aussi à tous. Et c'est d'ailleurs là une des difficultés majeures. Selon François Bonnet<sup>68</sup>, directeur général adjoint logement de la société de promotion immobilière Nexity, « le manque de maturité des gens face au développement durable et notre culture latine compliquent les choses ». Il est entendu que l'urbanisme durable favorise les espaces communs ou les lieux publics, comme c'est le cas à BedZed (banlieue de Londres) ou Fribourg, mais en France, pays de culture latine, ces espaces « sont vite dégradés et les élus n'ont pas assez de moyens pour les entretenir ». Les modèles développés ailleurs ne peuvent donc pas être appliqués tels quels en France, sans tenir compte un minimum du contexte culturel.

Claude Chaline va plus loin et préconise la réoccupation des bâtiments publics (universités, etc.) pendant les périodes creuses où ils sont moins ou pas du tout employés. Une autre façon de se réapproprier l'espace. C'est déjà le cas à Londres où les universités louent leurs bâtiments pendant les vacances d'été. Une démarche visiblement en cours d'examen en France sur la demande de la ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche Valérie Pécresse.

#### 1.4.3 La culture fertile

La culture, notamment à travers la valorisation du patrimoine d'une ville, occupe donc une place fondamentale. Car toute ville est la matrice d'une civilisation. « Son génie se crée à partir de lieux, de liens, de faits, de sens, d'odeurs, de musiques, de couleurs, d'émotions, de symboles. Elle a également son subconscient, elle est tissée de relations et de conflits, de convergences et de divergences, de mythes et de légendes, dont les effets ne s'ajoutent pas simplement les uns aux autres mais entretiennent des rapports de synergie. »<sup>69</sup>.

<sup>66</sup> Christine Kerdellant, *Ma Ferme à Paris*, Editorial, in L'Expansion, Septembre 2010.

<sup>67</sup> Voula P. Mega, *Modèles pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

<sup>68</sup> François Bonnet, propos recueillis pour la brochure *Construire la ville durable*, Angers 21, la revue du rayonnement partagé, n°7 mai 2007.

<sup>69</sup> Voula P. Mega, *Modèles pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

En ce sens, le patrimoine d'une cité pose un double enjeu : celui de sa durabilité (au sens temporel mais également au sens du développement durable) et celui de sa valorisation pour le renforcement de la cohésion sociale. On le sait, les villes appartenant au patrimoine de l'humanité ont un devoir de sauvegarde de leur héritage. « En conservant les monuments, on conserve l'homme » a-t-on coutume de dire. Mais comme l'affirme Voula P. Mega, la conservation à elle seule n'est pas suffisante pour développer un projet de vivre ensemble : il faut intégrer le patrimoine dans le quotidien et les valeurs de la population<sup>70</sup>.

A Tolède (dont une partie du patrimoine urbain est distinguée patrimoine historique et artistique), la municipalité a lancé une démarche particulière intéressante de ce point de vue. Les risques environnementaux et globaux du patrimoine urbain ont été analysés pendant la première phase de ce qui constitue un formidable projet de réhabilitation « à patrimoine intact » de l'héritage de la ville. Une phase d'étude sur les projets de restauration a permis d'identifier les points clés d'une réhabilitation architecturale qui prennent en compte la gestion des risques et la mise aux normes. La ville a largement communiqué à la population. Une phase de concertation avec les habitants de la ville a accompagné ce dispositif qui a permis de présenter une évaluation des coûts des travaux envisagés. A l'issue de quoi un plan d'investissement a été mis en place<sup>71</sup>. On est bien là dans une démarche caractéristique de réappropriation de l'héritage culturel d'une ville par sa population, démarche qui repose sur une volonté d'intégrer les principes du développement durable jusqu'au niveau du patrimoine historique.

La culture *stricto sensu* peut aussi être un catalyseur de régénération urbaine, et s'insérer d'ailleurs dans la mondialisation et la compétition internationale. Voula P. Mega cite l'exemple de Bilbao, où « la création du musée Guggenheim a été un élément déclencheur de la transformation de la ville » et lui a donné une nouvelle image sur la scène internationale, l'engageant dans une nouvelle dynamique : « celle d'une ville prête à capter les opportunités d'avenir ».

Mais le patrimoine d'une ville qui se renouvelle sur elle-même ne doit pas être entendu exclusivement au sens des monuments, de ce qui a la qualité d'un patrimoine reconnu, mais bien au sens de tout ce qu'est la ville dans ce qu'elle s'est constituée (faubourgs, hangars, etc.). « Ce sont des espaces fertiles, pour la créativité. L'usage des friches industrielles, des faubourgs, le réinvestissement de vieux hangars attirent des jeunes actifs, des acteurs de l'innovation ou des artistes. Or c'est justement ce public – ces actifs de l'univers de la connaissance, de la création – qui sont des éléments à rechercher pour organiser le développement de la ville » affirme Laurent Théry.

Le constat d'une nécessaire réinvention de l'architecture et d'une réappropriation de la culture et des lieux publics à l'aune des préoccupations environnementales est récent. Jusqu'à il y a peu de temps, la culture de l'éphémère semblait lancée dans une évolution inéluctable. Bernard Reicher y voit « un retour inattendu aux valeurs de la ville sédimentée »<sup>72</sup>.

La logique patrimoniale prend alors tout son sens. Car comme l'écrivait Claude Lévi-Strauss, les villes et les espaces urbains sont avant tout des « objets de nature et [des] sujets de culture ». La ville durable n'est donc pas un simple patrimoine à protéger. La mutation qui touche aujourd'hui les villes qui intègrent les principes du développement durable s'inscrit dans un projet global qui va bien au-delà de la seule écologie. C'est un projet culturel. « Avec leur forte charge historique et imaginaire, les villes sont les épicycles culturels de l'Europe. Chaque ville étant unique, l'archipel urbain ne contient que des prototypes. »<sup>73</sup>

<sup>70</sup> Ibid.

<sup>71</sup> Ibid.

<sup>72</sup> Bernard Reicher, *Trois clefs pour réinventer la ville européenne*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009.

<sup>73</sup> Voula P. Mega, *Modèles pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

L'exposition « la ville fertile » qui s'est déroulée au Palais de Chaillot en 2011 rend bien compte de cette hybridation entre nature et culture dans la ville.

La première séquence de l'exposition, intitulée « L'Objet du désir », dont le commissaire est l'architecte de paysages Nicolas Gilsou, vise à montrer, que lorsque nos fantasmes de nature s'incarnent dans la réalité des villes, ils convoquent une grande diversité d'approches créatives, d'innovations technologiques, de domaines de connaissances scientifiques inédits, et de nouvelles urbanités. Cette richesse et cette profondeur sont illustrées par 16 projets prospectifs et réalisations récentes, en France et dans le monde, répartis entre quatre thèmes : « Forêt », « Prairie », « Friche », « Rives ». Le visiteur était invité à un parcours le conduisant de New York (Governor's Island, WEST8 et High Line, designed by James Corner Field Operations (project lead) with Diller Scofidio + Renfro) à Paris (Forêt linéaire, agence TER et François Leclercq), de Munich (Allianz Arena, Herzog et de Meuron, VOGT) à Beyrouth (Mausolée Hariri, Marc Barani), de Saint-Nazaire (Base sous-marine, Gilles Clément et Coloco) à Détroit, des bords de Seine (Ilex) à Costanera Sur en Argentine.

### Innovation(s) urbaine(s)

Mais si le développement durable porte une culture pour la ville, de quelle culture l'écosystème urbain mondialisé est-il porteur ? D'un humanisme nouveau, d'un humanisme relationnel en ce sens « qu'il met en relation des visions humaines différentes et parce qu'il s'ouvre au monde non humain »<sup>74</sup> ? Ou ne sera-t-il que le vecteur d'une compétition sans fin car « *il y a mille et une fin dans un monde où la table des valeurs est pour chaque peuple ce qui lui permet de régner et de vaincre et de briller afin d'effrayer le voisin et de le rendre jaloux ?* »<sup>75</sup>.

Tout l'enjeu de la ville vue comme un écosystème est de donner une forme au chaos en s'inscrivant dans le cadre d'un développement harmonieux pour l'homme et l'environnement. Mais il s'agit aussi d'éviter qu'une structuration trop forte ne conduise la ville vers une forme d'infertilité, alors qu'au contraire, « si la structure force l'imagination à entrer dans une nouvelle poétique, alors nous serons en pays fertile »<sup>76</sup>.

#### 1.4.4 Les classes créatives

Historiquement, les villes ont toujours constitué un formidable réservoir d'innovations et d'idées révolutionnaires. Les contacts sociaux qu'elle permet, l'émulation qu'elle autorise par les connexions qui se forment ont fait d'elle le socle de toutes les grandes idées humaines. « Les premières grandes découvertes ont vu le jour dans les villes de Mésopotamie, tandis qu'Athènes a vu naître la philosophie et la démocratie. Rome a offert les infrastructures urbaines de l'empire organisé » affirme Voula P. Mega<sup>77</sup>.

Aujourd'hui, sous l'effet de la mondialisation, il existe une profonde connivence entre les villes et le monde<sup>78</sup>. Toutes les villes d'une certaine importance « *sont mondialisées [...], elles constituent ensemble le centre du monde. [...] Ce centre se configure comme un archipel de villes bien reliées par les réseaux de mobilité et de télécommunications. Cet archipel mégapolitain mondial comprend moins*

<sup>74</sup> Mireille Delmas-Marty, *Les forces imaginantes du droit*, Seuil, 2007.

<sup>75</sup> Friedrich Nietzsche, *Ainsi parlait Zarathoustra*, GF-Flammarion, 1996.

<sup>76</sup> Pierre Boulez, *Le pays fertile*, Paul Klee, Gallimard, 2008.

<sup>77</sup> Voula P. Mega, *Modèles pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

<sup>78</sup> Jacques Levy, *Mondialisation des villes*, in Jean-Marie Stébé et Hervé Marchal (Dir.), *Traité sur la ville*, PUF, 2009, p. 667.

de 10% de la population mondiale mais il comprend plus de la moitié des capacités d'innovation, des richesses et de l'attractivité touristique du monde.»<sup>79</sup>

Cette innovation est capitale pour engager la ville vers plus de durabilité. Il faudra donc tout faire pour la stimuler. Or, pour Richard Florida, professeur d'urbanisme à Toronto et père du concept de « classe créative », la ville créative se caractérise par trois règles, les « règles T » : Technologie (universités, centre de recherches, etc.), Talents (des gens compétents), Tolérance (ouverture et à l'immigration et multiculturalisme)<sup>80</sup>. Ce sont les trois piliers d'une innovation durable.

Cette innovation repose sur les talents. Or une étude du CEO's for Cities<sup>81</sup> publiée en 2008 révèle que 64% des « cadres à hauts potentiels » avouent être plus enclins à choisir un emploi du fait de sa localisation que pour l'emploi ou la structure qui l'héberge eux-mêmes.

Pour une raison simple : pour s'assurer un avenir, ces individus réclament un environnement social, urbain et culturel qui puisse stimuler leur capacité à construire des liens et à développer des talents qui leur permettront de progresser tout au long de leur vie<sup>82</sup>.

Cependant, mobiliser les capacités créatives et exprimer tout le potentiel d'innovation d'une ville paraît bien difficile si celle-ci ne dispose pas d'un environnement fertile propice à l'incubation des idées, appuyée sur un savoir, une éducation et l'enrichissement mutuel du multiculturalisme.

#### 1.4.5 Multiculturalisme et/ou communautés

On parle souvent des villes cosmopolites pour désigner ces mégapoles internationales où se retrouvent pêle-mêle des habitants de toutes origines et de toutes cultures. Un peu comme la biodiversité est indispensable à la vie sur terre, et a fortiori à celle d'un écosystème dont les équilibres fragiles reposent sur cette diversité biologique, la diversité culturelle est d'une importance capitale pour l'avenir d'une ville.

Plus un écosystème est diversifié, plus les être vivants qui le composent sont de biologie différente, plus celui-ci sera capable de résister aux chocs et aux influences de son environnement extérieur. La diversité génétique ne procède pas d'une autre façon en permettant à certains individus de survivre suite à un changement des conditions de vie de leur milieu. Si on considère la ville comme un écosystème, il faut alors considérer le multiculturalisme comme la clé de voute d'une ville (et plus largement d'une société) ouverte à l'éventail des potentialités d'évolution. L'exemple de la dimension environnementale est tout à fait illustratif : le multiculturalisme est complémentaire de l'écologie dans la mesure où « chaque culture a un rapport unique à la nature et un apport spécifique quant aux modes de gestion de cette nature » affirme Cyria Emelianoff<sup>83</sup>.

De ce point de vue, la ville de Toronto, souvent évoquée comme la ville où la qualité de vie est jugée « imbattable » et qui arrive régulièrement en haut des palmarès des villes les plus dynamiques, est instructif. Kevin Stolarick, chercheur au Martin Prosperity Institute, résumait ainsi l'un des attraits principaux de cette ville qui aujourd'hui fait école : « le Canada se distingue des Etats-Unis par le fait

<sup>79</sup> Jacques Levy, *Mondialisation des villes*, in Jean-Marie Stébé et Hervé Marchal (Dir.), *Traité sur la ville*, PUF, 2009, p. 686.

<sup>80</sup> Richard Florida, *Who's your city ?*, New-York, Basic books, 2008.

<sup>81</sup> [www.ceosforcities.org](http://www.ceosforcities.org)

<sup>82</sup> Sally Helgesen, Charles Landry *Knows What Makes Cities Great* : Distinction, Variety, and Flow. In *Strategy Business*, 24 août 2010, n°60.

<sup>83</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in *Techniques Territoires et sociétés*, 35, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

qu'il soutient la diversité et tourne le dos au melting-pot. A Toronto, on vous demande d'être vous-même et de maintenir votre identité. Nous valorisons les individualités »<sup>84</sup>.

Enfin, la reconnaissance des multiples formes de savoirs et de cultures est le pilier d'une démocratisation de la société, d'un épanouissement de ses membres et de leur développement cognitif.

Ce multiculturalisme peut s'imprimer jusque dans l'architecture et de l'urbanisme, à travers des formes de mixité fonctionnelle et conduire la ville vers une forme nouvelle, plus durable et surtout plus écosystémique dans son fonctionnement. « Les rues et les quartiers jusqu'alors consacrés à une unique activité commerciale sont graduellement enrichis de nouvelles fonctions »<sup>85</sup>. Le projet « Living above the shop » à Dublin, ou l'injection de nouvelles activités dans des rues de Paris sont tout à fait emblématiques de cette tendance et de cette potentialité.

#### 1.4.6 Le voisinage mondial

Innovation et multiculturalisme ne sont pourtant rien sans dialogue et sans échange. Car la répartition des savoir et de l'information est encore extrêmement inégalitaire. Le zonage des infrastructures cognitives annonce déjà un cloisonnement des connaissances « L'avènement d'une société multiculturelle, où chacun est capable de s'ouvrir à diverses valeurs, de se distancier de sa propre culture, de devenir soi-même un peu multiculture » ne peut donc se faire qu'au terme d'un long parcours éducatif, affirme Emelianoff<sup>86</sup>. C'est à cette condition que pourront se forger des perspectives communes d'avenir.

Selon Cyria Emelianoff, « l'intolérance d'une population semble proportionnelle à son homogénéité. [...] Expurgée de ses fous, de ses faibles, précaires et marginaux, de ses immigrés, la ville ou le quartier éduque à la peur des différences et sape son potentiel d'évolution, qui, on le sait, ne naît pas dans les espaces légitimes mais plus souvent dans leurs marges »<sup>87</sup>. Ces marges sont pourtant, on l'a vu essentielles au potentiel d'innovation et d'adaptation de la ville aux nouveaux défis du XXI<sup>e</sup> siècle.

Selon la spécialiste, tout l'enjeu pour l'avenir de la ville et de sa communauté est alors d'apprendre à composer et à s'approprier les différences, bien au-delà des simples différences culturelles ou identitaires. En matière environnementale par exemple, il est frappant de voir grossir peu à peu la tendance à la phobie du monde naturel, perçu comme un espace externe dont il convient de s'affranchir ce qui s'exprime chez un certain nombre de citoyens par un dégoût des espaces sauvages, jusqu'à une rupture avec les propres cycles naturels et biologiques de leur organisme.

Un investissement dans l'éducation est donc nécessaire. Le budget culturel des villes peut être mobilisé, et être « orienté vers une éducation au pluralisme, vers la découverte des cultures des populations immigrées, des jeunes, des internautes, ou de tous ceux qui construisent l'espace urbain en marge de la culture dominante »<sup>88</sup>. D'autres budgets peuvent être consacrés au développement des outils nécessaires à la diffusion des savoirs, comme le développement de l'accès internet par exemple, qui permet une redistribution dès lors que son accès est démocratisé<sup>89</sup>.

---

<sup>84</sup> Kevin Stolarrick, propos recueillis par Richard Hiault, Toronto, *centre du monde*, in Les Echos, 24 juin 2010

<sup>85</sup> Voula P. Mega, *Modèles pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

<sup>86</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in Techniques Territoires et sociétés, 35, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

<sup>87</sup> Ibid.

<sup>88</sup> Ibid.

<sup>89</sup> Ibid.

Les pratiques urbaines révèlent les valeurs de ceux qui habitent la ville. En ce sens, les mutations urbaines sont donc des mutations culturelles. La question est dès lors, comme le dit Cyria Emelianoff, de savoir « quelle culture se prépare dans le creuset de la révolution urbaine »<sup>90</sup>. Retraitements ou ouverture sociale ? Inégalités ou multiculturalisme créatif ? Changement de relation au monde où mise à distance d'une réalité mondialisée ?

Sans pouvoir encore répondre à ces questions, l'éducation apparaît comme un facteur essentiel au développement d'une ville vraiment durable.

---

<sup>90</sup> Ibid.



## 2. UN HOLISME URBAIN POUR LE XXI<sup>e</sup> SIECLE

L'espace est devenu une ressource rare et difficilement renouvelable. Les politiques de développement urbain doivent sans cesse s'adapter à l'évolution de cet espace, prendre en compte de nouveaux enjeux : les contraintes énergétiques et climatiques, les changements démographiques (notamment, une population qui vieillit et une structure familiale qui se réduit), et les enjeux économiques qui met les cités autour du monde en concurrence.

Dans cette perspective sont élaborées des politiques qui valorisent la densification du tissu urbain et l'optimisation des espaces déjà denses et bien gérés. Cependant, l'échec de la loi emblématique de cette nouvelle approche (la SRU, loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain visant à endiguer l'étalement urbain) illustre bien la difficulté d'adapter nos politiques aux nouveaux enjeux.

Des enjeux collectifs s'il en est. Mais la ville d'aujourd'hui porte aussi un enjeu tourné vers l'individu. Vers un individu qui, lorsqu'il consomme, lorsqu'il se déplace, lorsqu'il gère son espace (14m<sup>2</sup> : c'est la surface d'espaces verts dont dispose chaque habitant selon le CNRS) ou lorsqu'il se connecte aux réseaux informatiques, oscille sans cesse entre impression d'emprisonnement et d'évasion. Ce balancement permanent – qui se traduit souvent par un sentiment d'isolement – génère de plus en plus un climat « d'amertume urbaine » tant individuel que collectif au sein des villes.

Il revient aux politiques de développement durable de lutter contre l'éclosion de rancœurs dangereuses qui pourraient résulter de cet isolement. En permettant un brassage entre les environnements, les cultures, les individus et les générations dans la ville, et en responsabilisant les individus et la collectivité, ces politiques empêchent l'espace urbain, l'espace public et les individus de se fragmenter<sup>91</sup>.

### 2.1 Comment intégrer ?

#### 2.1.1 La tension entre étalement et densité

La lutte contre l'étalement urbain est une constante des politiques de développement urbain. L'étalement est devenu la « peste et le choléra » moderne : il est l'obstacle identifié qui nuit aux politiques de transports individuels et collectifs dont l'efficacité présuppose une densité urbaine a minima.

#### *L'étalement n'a pas toujours eu mauvaise presse*

Certes dans les années 1960, Ivan Illich et André Gorz<sup>92</sup> critiquaient vertement l'illusion de la vie en communauté, « l'entre-soi » privilégié dans les lotissements américains de petits pavillons familiaux. Mais le lotissement était perçu alors par la population comme la synthèse parfaite de la vie collective et individuelle. Malgré ces critiques précoces, les années 1970 sont donc témoins d'un mouvement de migration vers les périphéries des villes, lié au mouvement socioculturel de l'époque qui sacralise les liens étroits unissant l'homme et la nature. Cette périurbanisation « écolo » massive – dans laquelle il

<sup>91</sup> Ibid.

<sup>92</sup> André Gorz, *Ecologie et Politique*, Le Seuil, 1978.

ne faut cependant pas sous-estimer l'influence d'autres paramètres – a eu pour effet paradoxal et involontaire d'enclencher une dynamique d'étalement avec les impacts environnementaux et sociaux qu'on observe aujourd'hui. Dans les mots de Jacques Theys et Cyria Emelianoff<sup>93</sup>, « *leur choix, massivement répété, avait pour conséquence directe de freiner la dynamique des transports collectifs, d'accélérer les phénomènes des banlieues denses, et finalement, d'accroître la congestion et la pollution auxquels ils pensent échapper* ».

### **La densité est vécue de manière contrastée**

Entre 1992 et 1999, le ministère de l'Environnement et celui des Transports mènent conjointement un programme de recherche sur la perception de la densité par la population<sup>94</sup>. Selon les résultats de l'enquête, le terme de *densité* résonne, sans surprise, pour la plupart des habitants de façon négative. Ce que confirme l'étymologie du mot qui suggère l'épaisseur, l'inconfort d'une situation. Dans son contexte urbain, la *densité* est donc assimilée à un *entassement* des habitants et suggère, entre autres, l'insuffisance de l'espace privatif, l'enfermement.

Il existe pourtant des exceptions. En effet, pour d'autres – les artistes notamment – l'étude révèle que la densité est vécue comme une intensité, une « *concentration de matière permettant de la [la ville] sublimer et d'atteindre, au-delà de l'ordinaire, l'expression artistique* »<sup>95</sup>. De même, les conclusions d'enquêtes menées par le même ministère de l'Environnement à Belleville et à Issy-les-Moulineaux concluent sur les atouts sociaux de la densité : aux yeux des habitants, elle favorise le lien social et l'animation. Elle est synonyme ici encore d'intensité appréciable<sup>96</sup>.

### **Sous ce terme se cachent plusieurs réalités**

Le terme « densité » est très souvent assimilé à l'idée de grands ensembles. En réalité, il recouvre des modèles d'urbanisation très contrastés. Par exemple, le format haussmannien est en fait trois fois plus compact que celui des grands ensembles des années 1950. Et ces grands ensembles sont quatre fois plus compacts que les lotissements pavillonnaires<sup>97</sup> ! Plus que le nombre de logements et d'habitants sur la surface, c'est donc le nombre de commerces et de services de proximité qui peuvent donner une idée plus juste de la densité d'un espace urbain.

La difficulté et les contradictions de l'analyse viennent en partie du fait qu'il manque une définition claire de la densité. Les définitions existantes sont complexes et doivent tenir compte de multiples données : a minima, la population, la surface bâtie, le nombre de logements, et l'emploi. En fonction de l'importance accordée à chacune de ces données, on arrive à des méthodes de calcul et des définitions très différentes. Il faut par ailleurs distinguer la *densité nette* (qui ne comptabilise qu'une seule affectation pour chaque surface : logement ou espace vert ou équipement par exemple) de la *densité brute* (qui comptabilise l'ensemble des affectations sur une même surface). Et les calculs se compliquent selon l'échelle<sup>98</sup>, qui nécessite aussi de s'interroger sur les frontières entre îlot, quartier,

<sup>93</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, *Les contradictions de la ville durable*, *Le Débat*, n°113, janvier-février 2001.

<sup>94</sup> Ann Caroll Werquin, *La ville, la densité, la nature*, in *Ville et Ecologie. Bilan d'un programme de recherche (1992-1999)*, ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement et ministère de l'Équipement, des transports et du logement, août 1999.

<sup>95</sup> Ibid.

<sup>96</sup> Ann Caroll Werquin, op. cit.

<sup>97</sup> Denis Clerc & al, *Pour un nouvel urbanisme*, éditions Yves Michel, 2008.

<sup>98</sup> Vincent Fourchier, *L'étalement, la dédensification et le desserrement en Ile-de-France*, pp. 159-168 in *Données urbaines*, n°4, Paris, Anthropos, 2003.

commune et agglomération<sup>99</sup>. D'une échelle à l'autre, la densité renvoie à des réalités très différentes. En outre, l'évolution des demandes et besoins influe sur le contenu du calcul : comme la densité végétale, calculée à l'aide d'outils de télédétection, qui prend une place croissante dans l'évaluation de la densité. Le volume végétal devient une donnée à part entière dans le calcul de la densité<sup>100</sup>.

Contrairement aux idées reçues, la hauteur des bâtiments est rarement un facteur déterminant dans le calcul de la densité. Par exemple, la ville de Paris, avec ses immeubles peu élevés, rejoint les villes les plus denses du monde comme Manhattan, loin devant Londres.

Confrontés à la multiplicité des définitions de « densité », nous ne pouvons qu'en élargir la signification et en revenir à l'idée développée plus haut selon laquelle la densité est surtout vécue de manière contrastée. Avant d'être calculée, la densité relève donc autant du vécu et du ressenti que du calcul mathématique.

### 2.1.2 Au-delà de la densité

La densification apparaît comme un des outils clés pour rendre la ville plus soutenable. La théorie de la densification est d'ailleurs au fondement de ce d'aucuns appellent « la ville compacte ».

La ville compacte est une ville dense qui continue de se développer dans les limites déjà posées de l'agglomération. On recense des villes compactes dites « polynucléaires » (parce qu'une partie des fonctions conventionnellement concentrées au centre de la ville le deviennent des centres secondaires) ou « linéaires » (parce que ces villes s'organisent en centres secondaires complémentaires et reliés entre eux)<sup>101</sup>. Les villes compactes visent la densification de certains « centres », les espaces internes et externes les plus accessibles et les plus « collectifs », par exemple, une zone qui concentre plus de piétons, ou une zone qui est plus accessible au transport collectif. Ainsi, la ville compacte permet, d'une part, de rentabiliser l'affectation et l'utilisation de la surface disponible et, d'autre part, de faciliter et rationaliser les réseaux d'utilité publique et de transport.

La densification n'est cependant pas un remède miracle. Tout d'abord, le lien entre l'augmentation de la densification et la diminution de l'usage de l'automobile (et donc par conséquent des taux de pollution atmosphérique) n'est pas si évident. Béatrice Bochet<sup>102</sup> invite à ne pas tirer trop rapidement de conclusions. Selon elle, ce type de raisonnement « *n'est applicable qu'à un certain type de déplacement, celui du domicile-travail, caractérisé par la régularité et l'unicité de l'origine comme de la destination.* » Effectivement, si l'on tient compte du nombre croissant de déplacements inter-périphériques et des déplacements pour d'autres motifs que professionnels, la densification n'a qu'un effet marginal sur les comportements. Avec l'amélioration des systèmes de transport, les gains de temps sont considérables. Ce temps est « *mis à profit par les citoyens pour élargir la taille de leur niche écologique à un budget-temps approximativement stable* »<sup>103</sup>. Pour les automobilistes, la problématique est autre : la voiture permet un gain de vitesse considérable mais elle ne permet pas un gain de temps car elle favorise l'étalement et les longues distances.

<sup>99</sup> Vincent Fourchier, *Les densités de la ville nouvelle d'Evry*, Economica, 2000.

<sup>100</sup> Ibid.

<sup>101</sup> CNRS, Note *Modèles de villes durables : conceptions et mises en œuvre*, Colloque franco-hispanique-italien du 23 au 24 octobre 2007, Paris.

<sup>102</sup> Béatrice Bochet, *Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement*, in *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>103</sup> Idem.

A l'augmentation de la densité s'ajoutent d'éventuels problèmes de congestion. Effectivement, la forte densité n'a pas que des avantages puisqu'elle complique la circulation des citadins. Cette limite de la densification est particulièrement manifeste en ce qui concerne la circulation des voitures : pollution, perte de temps, perte de bien-être, etc. Les inconvénients de la concentration élevée peuvent finir par contrebalancer les bénéfiques énergétiques et économiques de la ville compacte.

Enfin, pour être efficace, la politique de densification doit s'inscrire dans une perspective plus large sur les politiques urbaines et sociales. Selon Nora Semmoud<sup>104</sup> en effet, « *l'habitat pavillonnaire continue à apparaître chez les individus comme la quintessence résidentielle et l'aboutissement de leurs stratégies d'ascension et de distinction sociale* ». Dès lors, il devient essentiel de définir et de justifier auprès des citadins la typologie résidentielle densifiée. La politique de densité doit donc s'appuyer sur une politique promouvant un modèle alternatif de construction et d'organisation de la ville et de l'habitat, et mettre en exergue les stratégies d'ascension sociale alternatives au modèle dominant. Autrement, la politique de densification risque d'être bien plus complexe à mettre en œuvre.

La politique de densification pose un certain nombre de problèmes et se heurte à des obstacles tels que les représentations sociales et comportements collectifs solidement ancrés. A elle seule, elle ne permettra pas d'améliorer suffisamment la qualité de vie et de réduire les externalités négatives, environnementales notamment. A partir de là, comment réorganiser et développer l'espace de manière à trouver un compromis acceptable entre bien-être individuel et collectif, soutenabilité écologique et sociale, étalement et densité ?

### 2.1.3 Proximité et rapprochement

Dans la perspective de cette réorganisation de l'espace, le modèle de la ville durable se construit sur un principe-phare plus large que celui de la simple densité : l'exigence de la proximité de l'emploi, du logement et des services. En réduisant les distances, la proximité permet simplement d'accroître la convivialité et de limiter la consommation d'énergie.

Cette proximité peut aussi modifier les schémas conventionnels de production énergétique, notamment si elle s'accompagne d'une décentralisation de la production électrique, au plus près des lieux de consommation. Grâce à la proximité, on peut envisager des constructions qui couvrent elles-mêmes leurs besoins énergétiques en grande partie avec des énergies renouvelables. Grâce à la proximité, les consommateurs deviendront eux-mêmes producteurs d'énergie. Cette vision permet de responsabiliser les consommateurs puisqu'ils auront une vraie maîtrise de la demande et de l'offre énergétique, à l'inverse de la situation actuelle dans laquelle le consommateur est trop loin du lieu de production énergétique pour s'en sentir responsable. Selon Denis Clerc, la disparition du lien visible entre une ressource naturelle et son utilisation a conduit à une forme d'irresponsabilité dans l'usage<sup>105</sup>.

Enfin, la proximité peut s'avérer un levier intéressant pour une repolitisation et une redémocratisation de la société locale.

---

<sup>104</sup> Nora Semmoud, *L'habiter périurbain : choix ou modèle dominant ?*, Revue de Géographie Alpine, volume 91, 2003.

<sup>105</sup> Denis Clerc & al, *Pour un nouvel urbanisme*, Editions Yves Michel, 2008.

### 2.1.4 Vers la ville adaptable et flexible

La ville durable vise, d'une part, l'amélioration de la qualité de vie urbaine et, d'autre part, la gestion optimisée des ressources locales. Sa construction et son entretien doivent reposer sur l'utilisation efficiente et la récupération systématique de l'énergie, de l'eau, des matériaux de construction, des déchets.

Qui dit efficience, dit souplesse d'adaptation à l'évolution des conditions du milieu. C'est un principe purement *écosystémique*. Et c'est là la théorie forte de Béatrice Bochet : « la ville durable est une ville adaptable et innovante »<sup>106</sup>. Car avant d'être compacte, la ville durable se caractérise d'abord par sa structure organisée mais flexible. Adaptable au sens que son bâti doit fréquemment évoluer, se transformer de manière synchronisée comme tout écosystème. Adaptable aussi parce qu'elle exige des citoyens et des acteurs économiques qu'ils participent de la transformation en intégrant les nouvelles données environnementales. Innovante, parce que la ville durable harmonise le naturel et l'artificiel. Innovante aussi parce qu'elle fonctionne selon une dynamique de recyclage puisque ses transformations continues capitalisent sur l'existant. En bref, « *construire la ville durable, c'est construire une ville intrinsèquement adaptable, qui se caractérise par la diversité de l'environnement naturel et artificiel* » écrivait l'OCDE en 1996<sup>107</sup>.

#### **Le scénario 2012 de la FING : sécessions territoriales**

Le consumérisme territorial se répand à grande vitesse : de nombreux habitants se définissent ouvertement comme clients plutôt que comme citoyens. Ils sont aidés par les Comparateurs de territoires, qui se fondent sur quelques dizaines de jeux de données ouvertes.

Chacun peut donc choisir en fonction de la qualité des services qui lui correspondent, selon sa situation de famille, ses finances et ses goûts. On fait jouer la concurrence, on change de territoire comme on change de banque.

Les jeunes ménages sont les premiers à procéder ainsi : ils n'ont pas de liens fonciers. L'acquisition d'un logement est hors d'atteinte, à moins de s'endetter sur 30 ans, ce qui leur paraît absurde dans un monde incertain. Ils n'ont pas d'emplois stables et se déplacent là où il existe des opportunités. Leurs déménagements ne sont pas très onéreux : peu de mobiliers et de souvenirs de famille, l'essentiel est laissé sur place et remplacé à destination. Finis les cartons de livres et de disques, ainsi que les paperasses : étudiants, ils ont appris à tout numériser, à force de devoir rendre leurs logements chaque été.

Les jeunes retraités les suivent de près.

Les villes rivalisent sur le terrain des transports, des voitures en autopartage, des services numériques «nouvel arrivant»; entrer en ville, c'est se loger, et ceux qui le font avec une carte d'habitants (sans contact) n'ont tout simplement pas la même ville sous les yeux. Vitrites, mobiliers urbains, équipements culturels et sportifs prennent en compte leur situation de clients privilégiés du territoire. Dans certaines villes, les cartes d'accès permettent de réserver des lieux publics (voire des quartiers entiers) à certaines heures, à certaines catégories de population, en garantissant ainsi la tranquillité ou l'animation.

Très vite, pour se différencier, les territoires se spécialisent : la ville Jour & Nuit n'attire pas la même clientèle que la ville Sérénité ou que la ville Nature. Les Conditions générales de ville sont à lire attentivement.

Il est évident que la conception de ville durable doit être adaptée à chaque contexte local. Il ne peut pas exister de modèle unique et standardisé de la ville compacte et durable. Au contraire, elle existe sous de nombreuses formes. D'ailleurs, les définitions multiples ont été élaborées sur la base de l'observation empirique de contextes existants, d'initiatives innovantes. Car c'est bien à partir des

<sup>106</sup> Béatrice Bochet, *Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement*, in *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>107</sup> OCDE, *Politiques novatrices pour un développement urbain durable : la ville écologique*, OCDE, Paris, 1996.

villes existantes qu'il faut raisonner : chaque ville est unique dans sa structure et chaque politique de densification devra donc être « adaptée et qualifiée »<sup>108</sup> selon le contexte.

Concrètement, selon Valérie David, responsable développement durable du Groupe Eiffage, l'évolutivité ou la flexibilité de la ville, appelle à l'édification d'un bâti capable de s'adapter en fonction des parcours de vie de ses habitants. Parcours qui sont de moins en moins linéaires : il y a des mutations sociologiques puissantes (familles recomposées, télétravail, vieillissement, etc.). Sans compter que les situations personnelles évoluent au cours du temps. Il ne doit donc pas y avoir de décision définitive en matière de construction. Il faudrait envisager des bâtiments hybrides, conjuguant résidentiel, tertiaire et commerces, tout en autorisant la conversion d'un T1 en T3 par exemple. L'évolutivité du bâti permettrait également une intensification d'usage. Mais cela pose très concrètement des questions juridiques fondamentales.

Le récent rapport précité<sup>109</sup> du Conseil d'analyse stratégique en tient largement compte : « des mutations sociologiques profondes, comme l'allongement de la durée de vie, la géométrie variable de la cellule familiale (familles monoparentales/recomposées), mais également des évolutions d'organisation économique (télétravail, auto-entrepreneuriat, etc.) ont des impacts importants sur la typologie des logements utiles. Ces mutations appellent à une plus grande flexibilité des logements pour leur permettre d'être adaptables à moindre coût aux différents parcours de vie personnels et professionnels, de moins en moins linéaires. Le logement modulaire pourrait fournir une solution parmi d'autres à ce besoin. Par « modulaire », le groupe de travail entend des logements dont certaines pièces peuvent être réordonnées ou autonomisées car ces aménagements ont été prévus à la conception. Il peut également s'agir de logements extensibles par l'acquisition d'une pièce supplémentaire, soit au même étage, soit à un niveau inférieur ou supérieur. Il y a là, dans des proportions qui restent à évaluer, une piste pour économiser l'espace car des logements adaptables à moindre coût aux besoins de leurs occupants pourraient voir leur usage fortement prolongé ».

Le groupe de travail constate qu'ainsi l'urbanisme serait plus dense, mixte et fonctionnel et pourrait faciliter le réaménagement urbain en ville même, matérialisant ainsi le concept de « ville sur la ville », propre à limiter l'artificialisation d'espaces naturels et agricoles.

Il recommande pour cela trois pistes :

- En matière de recherche tout d'abord, notamment dans le cadre du programme d'investissements découlant du Grand Emprunt et consacré à la ville du futur ;
- En réfléchissant à d'éventuelles modifications du code de l'urbanisme permettant, le moment venu et le cas échéant, de faciliter l'implantation de logements modulaires en certains lieux ;
- En ciblant un certain nombre d'incitations fiscales sur ce type de logements, et notamment en favorisant les copropriétés qui ont accepté d'adopter un règlement prévoyant et organisant la modularité des logements<sup>110</sup>.

Enfin, au-delà même de la flexibilité du bâti, c'est tout l'espace public qui doit devenir adaptable. En effet, dans une approche « chronotopique », on considère que les usages des espaces publics varient au cours du temps, car le type d'usager change au cours du temps. La ville flexible est donc aussi une ville qui réconcilie différents usages.

---

<sup>108</sup> Béatrice Bochet, *Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement*, in *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>109</sup> Voir note n°28.

<sup>110</sup> Rapport du Conseil d'analyse stratégique, voir note n°28.



### 2.1.5 La ville intense

La ville durable ne cherche pas à empêcher les citoyens de prendre leur voiture ni à densifier l'utilisation de l'espace au détriment du besoin d'espace des uns et des autres. Les concepteurs de la ville durable visent surtout à déconstruire les contradictions entre espace, tension et ascension sociale, ressources disponibles d'une part, et protection environnementale, aspects sociaux et biens communs d'autre part.

A plus long terme, la ville durable a pour objectif de préserver les capacités de développement des générations futures et à ce titre, les politiques d'aménagement du territoire doivent, à l'inverse de l'action publique urbaine conventionnelle, être flexibles, et surtout réversibles<sup>111</sup>.

Les formes urbaines privilégiées aujourd'hui sont loin de ressembler à ces écosystèmes équilibrés envisagés par les exercices de prospective<sup>112</sup>. Néanmoins pragmatique, la ville durable est donc à la recherche de compromis comme ceux proposés par J. Theys et C. Emelianoff : « *des transports moins polluants, une revalorisation des espaces publics, une redensification sélective le long des axes de transports en commun ou dans les espaces interstitiels d'agglomération, la réhabilitation des quartiers dégradés, la promotion d'un véritable urbanisme végétal.* »<sup>113</sup> Dans cette quête du compromis où la densité ne fait pas forcément l'unanimité, il conviendrait de réfléchir plutôt en termes d'*intensité urbaine*<sup>114</sup>.

## 2.2 Comment égaliser ?

A l'occasion du 5<sup>ème</sup> Forum urbain mondial, organisé en mars 2010 par l'ONU-Habitat, l'organisation a lancé un message d'alarme : l'urbanisation est devenue synonyme d'exclusion et d'inégalités, notamment dans les pays les plus pauvres mais aussi dans les pays industrialisés<sup>115</sup>. Ces inégalités sont de plusieurs types.

### 2.2.1 L'accès à la ville solidaire

Bien avant la crise économique et financière mondiale, les ménages ont connu une crise du logement tout aussi dure. Ainsi, pour les catégories les plus modestes, la part des dépenses de logement a grossi de manière démesurée et peu maîtrisable. L'INSEE a montré que pour les ménages du premier quintile, la part de dépenses de logement dans le revenu est de plus de 40% et qu'elle a augmenté de près de 15 points en quatre ans<sup>116</sup>. Le compte provisoire du logement 2007 permet de détailler un peu plus le diagnostic. Ainsi, au regard des chiffres 2007 du ministère<sup>117</sup>, les plus vulnérables à la crise du logement sont les jeunes ménages avec des revenus modestes et ceux avec une situation familiale plus difficile : famille nombreuse ou monoparentale par exemple. Le marché du logement social est

<sup>111</sup> Conférence européenne sur les villes durables, synthèse de la 4<sup>ème</sup> partie du forum *Développement durable : des pistes nouvelles pour la planification urbaine et la conduite de grandes opérations ?*, Lisbonne, 1996.

<sup>112</sup> Thierry Pacquot, *La folie des hauteurs*, Bourin éditeur, 2008.

<sup>113</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, *Les contradictions de la ville durable*, *Le Débat*, n°113, janvier-février 2001.

<sup>114</sup> Institut d'aménagement et d'urbanisme, *Les Carnets Pratiques*, août 2009, page 6.

<sup>115</sup> Marie Delcas, *L'ONU s'alarme de la fracture sociale dans les villes*, in *Le Monde*, 24 mars 2010.

<sup>116</sup> *La mesure du pouvoir d'achat et sa perception par les ménages*, in *L'économie française*, Comptes et dossiers, INSEE, 2007.

<sup>117</sup> [www.statistiques.equipemnt.gouv.fr/IMG/pdf/02\\_compteprovisoire\\_2007\\_cle52d5e6.pdf](http://www.statistiques.equipemnt.gouv.fr/IMG/pdf/02_compteprovisoire_2007_cle52d5e6.pdf)

peu fluide puisque les habitants de ce parc vieillissent et sont pris dans des trappes à pauvreté<sup>118</sup>. Or, les jeunes vont être les plus frappés par la hausse du chômage et de plus en plus en demande d'un logement social de moins en moins disponible.

De plus, le logement social est pour ces populations le seul moyen d'accéder à un logement plus respectueux de l'environnement et plus économe<sup>119</sup>. Selon Michel Wieviorka, « *si l'habitat social doit être « vert », contribuer aussi à l'entrée dans un monde nouveau, écologique, économe en énergie, s'il doit s'inscrire dans un urbanisme totalement repensé, incluant d'autres conceptions non seulement de la ville, mais aussi en matière d'organisation du travail, de consommation ou de mobilité, alors il faut le temps de développer recherche et réflexion, consultations, négociations, mise en place de nouveaux procédés de construction, d'emploi de nouveaux matériaux...* »<sup>120</sup>.

L'écosystème urbain ne doit pas être réservé aux plus riches. La question du logement social représente un défi de taille pour la ville-écosystème puisque celle-ci doit réussir à concilier l'enjeu écologique et social de long terme avec l'urgence de loger sa population. A ce titre, la gestion de la ville durable devra s'appuyer sur la maîtrise du foncier – nous y reviendrons –, sinon ce sont les plus pauvres qui supporteront de nouvelles formes d'inégalités, environnementales, énergétiques et économiques.

La ville durable doit savoir s'ouvrir à des formes d'écosystème social concernant le logement. Ainsi, les initiatives d'habitat coopératif sont une voie peu utilisée et qui, pourtant concilient usage et propriété, équité et individuation. Le principe en est simple : la coopérative emprunte au taux réduit du logement social (prêt locatif social) ; les habitants apportent moins d'un quart du montant de l'opération, lequel est converti en parts sociales de la coopérative. Tous les mois, les coopérateurs verseront une redevance comprenant un loyer (80%, par exemple) et le versement à un compte courant d'associé (prêt du coopérateur à la coopérative correspondant dans ce cas à 20%), en fonction de la taille de leur logement. Cette redevance permettra principalement à la coopérative de rembourser ses emprunts. Mais la loi doit être révisée, car, quand l'emprunt arrivera à échéance dans 40 et 50 ans (40 pour le bâti et 50 pour le foncier), les coopérateurs devront continuer à verser un loyer, car on ne peut faire autrement que d'utiliser les statuts d'une entreprise commerciale classique (SAS), en lui accolant un fonctionnement coopératif. Dans le cas contraire, les services fiscaux risquent de redresser l'entreprise, en disant qu'il est obligatoire de percevoir des loyers et donc de payer des impôts ; il faudra aussi prévoir que les parts sociales ne soient pas taxées lors de la revente. Les formes juridiques tout comme les mécanismes de financement prévus par le législateur sont pensés pour permettre soit la location, soit la propriété individuelle, mais rien n'est envisagé concernant la propriété collective d'un bien immobilier à vocation de résidence principale. Aussi un appel a-t-il été lancé pour qu'un statut propre à ce troisième type d'habitat soit établi, afin que puissent s'engager dans cette voie tous ceux qui le souhaitent (habitants et collectivités publiques), tout en leur apportant la sécurité juridique requise et en reconnaissant le caractère d'intérêt général de telles initiatives<sup>121</sup>.

---

<sup>118</sup> *Logement social : des locataires plus âgés et plus modestes, SESP en bref*, n°23, décembre 2007.

<sup>119</sup> Xavier Timbaud, Directeur du département analyses et prévision de l'OFCE, *La nécessaire solidarité envers les jeunes générations, Habitat et société*, septembre 2009, n°55, p.26.

<sup>120</sup> Michel Wieviorka, *Les HLM doivent retrouver les dynamiques d'un mouvement, Habitat et société*, septembre 2009, n°55, p.27.

<sup>121</sup> Appel pour le soutien aux initiatives d'habitat coopératif par Habicoop et la Fondation Abbé Pierre.

## Ville et handicap

Pour une solidarité globale, les concepteurs de la ville durable doivent aussi s'interroger sur l'accès et la circulation des personnes handicapées en son sein. La loi du 11 février 2005<sup>122</sup> rend obligatoire la mise en accessibilité aux personnes handicapées des bâtiments et des moyens de transports d'ici à 2015. Il existe de plus en plus de lieux accessibles, mais au milieu d'espaces non-conformes aux besoins des personnes handicapées (par exemple, des trottoirs trop élevés, des moyens de transports inadaptés, etc.). En outre, les élèves architectes et de professionnels du bâtiment devront offrir des formations obligatoires sur l'accessibilité. En revanche, la loi n'impose pas de normes contraignantes pour la construction de voiries et de nouveaux logements, mais prévoit une mise aux normes des bâtiments si des travaux sont entrepris. La régulation gouvernementale et le budget alloué à l'accessibilité sont insuffisants pour répondre au défi de la ville pour tous. Et la ville durable de demain doit impérativement combler les insuffisances du modèle actuel. Sans prise en compte en amont des enjeux de solidarité et de pauvreté, la « ville durable » pourrait contribuer à renforcer les inégalités sociales.

### 2.2.2 Vers la ville saine ?

Le cœur d'une ville bat 24 heures sur 24. C'est un constat a priori antinomique avec le développement durable car ce rythme semble incompatible avec le rythme circadien, le rythme naturel de chacun. De plus, l'urbain est responsable de stress physiologiques et on connaît les problèmes de santé qui sont liés notamment à la pollution, sans parler des perturbations sonores, vibratoires et lumineuses auxquelles sont soumis les habitants.

De nombreux travaux visent à limiter ces stress urbains. La ville durable ne peut en faire l'économie. A titre d'exemple, selon Valérie David, directeur développement durable du Groupe Eiffage, l'éclairage public – dont on connaît les effets perturbateurs à la fois sur la faune et la flore urbaine, mais également en termes de pollution lumineuse pour les habitants – représente 50% de la facture énergétique de la ville. Or l'éclairage est synonyme de sécurité, il ne peut donc y avoir de compromis sur le fait d'éclairer ou de ne pas le faire. C'est pourquoi certains travaux visent à réduire la puissance des éclairages publics tout en ciblant l'usage. Pour ne pas éclairer inutilement la nuit comme en plein jour. La difficulté est néanmoins que certains maîtres d'ouvrages n'acceptent pas encore ce genre de proposition. On voit bien là encore le rôle que la collectivité publique peut jouer dans un tel cas.

### 2.2.3 Equité sociale, équité écologique

Le modèle de la ville durable n'a été que trop rarement décliné sur des quartiers sensibles : par exemple, les Zones urbaines sensibles n'ont pas été modifiées depuis près de quinze ans. Le gouvernement s'est emparé du sujet depuis peu à la demande de l'ancienne secrétaire d'Etat à la ville, Fadela Amara. La fracture sociale est un sujet de préoccupation majeure, en France comme ailleurs dans le monde, mais les choses avancent peu.

Dans cette optique, on peut d'ailleurs reprendre les observations d'un rapport de 2005 qui reste parfaitement d'actualité<sup>123</sup>. « La pertinence du concept d'inégalités écologiques apparaît d'emblée lorsqu'on l'applique à l'échelle du monde. En revanche, l'intérêt de cette notion pour notre pays, et qui plus est en l'appliquant uniquement aux disparités entre zones urbaines, n'allait pas de soi. L'absence de définition construite – hors la tentative du CSTB – la difficulté pour nos interlocuteurs à percevoir la

<sup>122</sup> Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (consolidée en juin 2010).

<sup>123</sup> *Les inégalités écologiques en milieu urbain* par Wanda Diebolt et Annick Helias, membres de l'Inspection générale de l'environnement, Dominique Bidou et Georges Crepey, membres du Conseil général des ponts et chaussées.

signification de cette expression, son inexistence comme objectif de l'action publique, ne plaident pas en faveur de l'utilisation de cette notion dans les politiques du MEDD. De plus, il est apparu clairement que c'est par le biais de la réduction des inégalités sociales que les pouvoirs publics français s'efforcent avant tout de s'attaquer aux inégalités de toute nature.

Pour notre part, nous avons défini les inégalités écologiques en milieu urbain comme des inégalités de situation résultant des variations qualitatives de l'environnement urbain, en limitant l'acception de ce terme au champ d'action du MEDD. Ainsi nous sommes-nous intéressés aux inégalités de situation des urbains face à l'accès aux services publics de l'environnement et à la nature, face à l'exposition aux risques, aux nuisances et aux pollutions, et par rapport à l'intégration plus ou moins grande des préoccupations environnementales dans les politiques urbaines.

Nous avons ainsi pu démontrer que ce concept est intéressant à un double titre :

- il oblige à porter l'attention sur les populations concernées par la différence de qualité des services publics environnementaux ou l'existence d'un risque sur un territoire précis, alors que les données du système d'information environnemental ne fournissent généralement pas de renseignement sur ces populations ;
- il permet de développer la connaissance des impacts sociaux des politiques environnementales, peu développée jusqu'à présent, et ainsi de mesurer de façon plus adaptée leur efficacité en faveur des populations concernées.

C'est donc à une nouvelle approche des politiques environnementales, qui viendrait enrichir l'approche traditionnelle axée sur les ressources et milieux naturels, que l'utilisation de ce concept propose, en mettant l'humain au centre de ces politiques et en s'inscrivant résolument dans une perspective de développement durable.

Nous avons pu également constater la faible intégration des préoccupations environnementales dans les politiques de la ville dont l'objectif prioritaire reste ciblé sur la lutte contre les inégalités sociales : l'absence d'une approche opérationnelle des inégalités écologiques y contribue certainement. C'est pourtant par leur croisement que les mécanismes de cumul des inégalités urbaines peuvent être mis en évidence. Il nous est apparu en effet que la non prise en compte de la dimension environnementale joue un rôle important dans les processus de ségrégation spatiale. La réduction des inégalités écologiques en contribuant à l'amélioration de la qualité environnementale du cadre de vie urbain, constitue un volet incontournable de la politique de lutte contre les inégalités urbaines et constitue un élément de réussite de l'objectif de mixité sociale ». La longueur de la citation se justifie par la justesse du propos !

Le modèle de la ville durable est souvent critiqué pour son insuffisante prise en compte de ces « éco-inégalités ». Dans les mots d'Alain Bourdin, « *la vision de la ville soft pour « classes moyennes supérieures des pays riches [...]. La ville durable apparaît alors comme un programme pour municipalités riches sans grands problèmes et avec une ambition d'ouverture au monde limitée* »<sup>124</sup>.

Effectivement, un des enjeux de la ville durable est donc de lutter contre l'inégalité dans l'exposition aux risques, l'accès aux services publics ou à la nature. De plus en plus, on parle d'inégalités écologiques. D'un quartier à l'autre, au nord comme au sud, on observe des écarts d'exposition de 1 à 1 000 face à un risque environnemental. Cette inégale qualité de l'environnement d'un quartier à un autre se conjugue avec des inégalités de revenu ou d'accès à l'emploi. Le plus souvent, ce sont les populations les plus pauvres qui sont concentrées près des zones inondables, des usines

---

<sup>124</sup> Alain Bourdin, *Du bon usage de la ville*, Descartes et Cie, 2009, p.144.

dangereuses et des déchetteries. En France par exemple, le recensement effectué par Jacques Theys<sup>125</sup> concentre 80% des installations à risque dans à peine huit départements. Les territoires les plus pauvres sont évidemment les plus fragilisés. Les chiffres donnés par Theys<sup>126</sup> sont frappants : en France, un quartier de HLM en banlieue présente 80% de risque d'être traversé par une voie rapide, 30% de risque d'être côtoyé ou traversé par une autoroute. De même, les grands ensembles sont 4 fois plus sujets au risque de nuisance sonore que les autres.

Dans cette perspective, un autre enjeu de la ville durable est de réconcilier la culture dite *écologique*, plutôt portée sur la technique<sup>127</sup> avec la culture dite *urbaine*, très focalisée sur les questions sociales.

La *ville durable* ne peut pas tout réinventer mais elle doit néanmoins reconstruire. Elle doit chercher à se reconstruire sur ses propres fondations mais se heurte à un grand nombre d'obstacles et de questions sans réponse... Comment rendre attractifs des espaces marqués par la désindustrialisation, les erreurs en matière d'urbanisme, les coupures de l'espace imposées par les infrastructures ?<sup>128</sup> Comment faciliter l'emploi dans des quartiers où la fiscalité est déjà particulièrement élevée et les échecs scolaires sont aussi importants ? Qui pourra financer les efforts de reconstruction ? Manifestement, l'objectif de l'équité socio-économico-écologique dans les quartiers défavorisés représente un défi encore plus grand que l'objectif de maîtriser la mobilité... Le modèle de la ville durable doit impérativement proposer une approche intégrée de la préservation écologique et de l'équité socioéconomique.

Au cours des trente dernières années, l'économie et l'environnement ont souvent été pensés ensemble mais les politiques et théories de gestion de l'environnement n'ont que trop rarement pris en compte les liens entre écologie et réalités sociales : précarité de l'emploi, vie dans les banlieues, pauvreté extrême dans les pays en développement du sud, phénomènes d'exclusion dans nos sociétés industrialisés. Pourtant c'est la prise en compte des priorités sociales qui garantiront l'appropriation d'une véritable culture écologique par les générations futures. « *Ce qui est en jeu, c'est émergence d'une nouvelle génération de projets et de politiques prenant réellement comme socle cet impératif d'articulation entre dimensions écologiques et sociales de la ville* », affirment J. Theys et C. Emelianoff<sup>129</sup>. Selon eux, les concepteurs de la ville durable doivent travailler notamment sur « *la focalisation des efforts sur les quartiers ou populations en difficultés ; le développement de nouvelles formes d'économie ou de services, une modulation sociale des mesures d'incitation fiscales ; une plus grande implication de la collectivité sous toutes ses formes dans les grandes opérations de renouvellement urbain* ».

---

<sup>125</sup> Jacques Theys, « *L'approche territoriale du 'développement durable', condition d'une prise en compte de sa dimension sociale* », *Développement Durable et Territoires*, septembre 2002, disponible sur : <http://developpementdurable.revues.org/1475>

<sup>126</sup> *Rapport sur l'état de l'environnement*, IFEN, La Découverte, 1999.

<sup>127</sup> *Rapport sur l'état de l'environnement*, op. cit.

<sup>128</sup> Ariel Alexandre et Jacques Theys, Synthèse de l'atelier *Villes durables, villes vulnérables* du colloque international « Villes du XXI<sup>e</sup> siècle », La Rochelle, 1998.

<sup>129</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, *Les contradictions de la ville durable*, *Le Débat*, n°113, janvier-février 2001.

## 2.3 Comment connecter ?

### 2.3.1 L'hypercenterritoire : une vision insuffisante

En 1994, la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) introduit le néologisme d'« hyperterritoire »<sup>130</sup>. Il désigne le territoire dont les frontières sont élargies grâce aux Technologies de l'Information et de la Communication (TIC). Agrandissement signifié par l'extension des réseaux de communication (câbles de connectivité par exemple) et par les nouvelles activités générées (commerce électronique, publicité sur les sites Internet, etc.). Depuis, les Français se sont approprié la coexistence de deux types de territoires : le territoire physique et le cyberspace, ou territoire virtuel. Ces deux territoires offrent des formes de mobilité, de plus en plus rapides sur le territoire physique et plus en plus instantanées grâce au cyberspace. A titre d'illustration de la puissance des mégapoles dans ce domaine, un chiffre frappant : la ville de New York réunit à elle seule plus de points de connexion que l'Afrique entière<sup>131</sup> ! Les villes et leur capital culturel (musées notamment) peuvent désormais être visités de façon virtuelle. Dans les mots de Pierre Musso, « ville physique et ville virtuelle cohabitent dans un monde contemporain duel »<sup>132</sup>.

La ville numérique nécessite plus d'imagination. On l'assimile trop souvent à un territoire équipé de réseaux téléinformatiques, parce que c'est une réalité qui nous est familière. Mais cette analogie ne permet pas de comprendre comment intégrer la ville numérique dans l'écosystème urbain, ce que confirme Daniel Kaplan, délégué général de la Fondation pour l'Internet Nouvelle Génération confirme : « *Ce qui est dépassé, c'est l'idée qu'il y aurait une virtualisation du territoire, séparé du reste. Le numérique fait partie des infrastructures du territoire, dans la complexité du territoire.* » Comment aménager l'espace numérique, la cyberville ? S'agit-il, en priorité, de consolider les infrastructures numériques pour que chaque espace bénéficie d'un haut débit, d'un accès à la technologie de pointe ? Ou alors, s'agit-il d'abord de diversifier les activités, les réseaux et les contenus ? Il L'enjeu est à la fois de créer de nouvelles infrastructures adaptées et flexibles, et d'autre part, de concevoir et faciliter de nouveaux usages.

Quel sera le rôle des TIC dans l'émergence d'une économie urbaine et durable ? Que doit-on attendre de la ville numérique : création d'emploi, transferts d'activités, interactions sociales nouvelles, loisirs innovants, essor du commerce électronique et du télétravail ?

Mais la question de l'hypercenterritoire, qui s'appuie sur un constat factuel, est insuffisante. Trop descriptive, elle ne peut pas prendre en compte une réalité ultra-complexe et un processus multifactoriel.

### 2.3.2 Socialiser le territoire connecté

Nourris par la publicité et le renouvellement incessant des produits de consommation, nos modes de vie se tournent vers le nomadisme et l'éphémère. Les TIC portent elles-mêmes la culture du transit et de la mobilité, et sont assimilées à une liberté totale. Thérèse Spector s'interroge : « *sont-ils nomades, ceux qui « surfent sur le net » des nuits durant, ou ceux qui, de transit en transit, ne trouvent jamais leur port, qu'ils soient cadres ou sans-abri ? Sont-ils nomades, mobiles, errants ou captifs* »<sup>133</sup> ?

<sup>130</sup> Laure Gille, Marc Guillaume, Jean Zeitoun, in *Communiquer demain*, Ed. Aubier, 1994.

<sup>131</sup> Gilles Berhault, *Développement durable 2.0, l'internet peut-il sauver la planète ?*, Editions de L'Aube, 2008.

<sup>132</sup> Pierre Musso, *Territoires et cyberspace en 2030*, collection *Travaux* de la DIACT, mars 2008.

<sup>133</sup> Thérèse Spector, *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI<sup>e</sup> siècle ? Compte rendu du séminaire Vers une reconception de la pensée urbaine* in *Techniques, Territoires, Sociétés* n°35, octobre 1998.



Difficile de répondre à une telle question. D'autant plus qu'on ne peut que s'appuyer sur un constat : les technologies de la communication ont profondément transformé les relations entre les personnes et vont d'autant plus modifier les relations en zone urbaine en revisitant les liens de proximité physique et géographique. Car les TIC révolutionnent les logiques de la mobilité. La fin de l'automobile en centre-ville est proche et les transports collectifs urbains s'organisent pour mieux maîtriser le temps en réponse à l'exigence de plus en plus forte des citoyens. C'est « l'effet tramway » (qui désigne « l'augmentation de l'efficacité et de l'attractivité des transports collectifs urbains dans des agglomérations de taille moyenne [accompagnée] de nombreuses dispositions concomitantes : information en temps réel, confort dans les stations, fréquences de passage, requalification de l'espace public »<sup>134</sup>). Parce qu'il souhaite avant tout simplifier sa vie quotidienne et limiter les temps d'attente, l'usager privilégie maintenant la cadence régulée et fiable à la vitesse. Il gère l'information sur ces services selon ses besoins, l'information est une information « à la demande ». Il ne subit plus. En entrecroisant les déplacements physiques et virtuels, les technologies de la communication optimisent la mobilité et modifient aussi l'impact environnemental des individus : depuis quelques années par exemple, le consommateur peut commander ses courses alimentaires sur internet afin d'éviter de se déplacer. Ce faisant, il fait des économies de carburant et le supermarché a une incitation économique à optimiser l'organisation des livraisons. Autre exemple, les utilisateurs de GPS économisent au moins 8% de carburant. Et sont apparus en 2007 des GPS indiquant les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, les TIC peuvent devenir des outils de gestion de la mobilité urbaine et de son impact sur l'environnement<sup>135</sup>. Dans les mots de Bernard Reichen, « chacun se construit donc une ville « à la carte », bâtie autour de ses pratiques et de son imaginaire »<sup>136</sup>.

Les TIC ont aussi révolutionné le rapport au travail. Le gain de temps généré par le travail à distance est à la fois positif d'un point de vue social (c'est un temps libéré pour la communauté ou pour la famille) et environnemental (qui dit télétravail, dit déplacements en moins). Mais cela ne signifie pas pour autant qu'il faille travailler « chez soi ». Selon Gilles Berhault, « le cadre du domicile ne se prête pas forcément au travail quotidien. La solution réside dans la création de centre de télétravail en toute proximité. Ils permettent de mutualiser matériel et économies d'énergie et surtout de garder une socialisation, voire une entraide »<sup>137</sup>. Des télécentres, qui se définissent comme « des ressources immobilières et logistiques composées de bureaux disposant d'équipements informatiques et de télécommunications, conçus, réalisés et gérés par un opérateur et mis à disposition de télétravailleurs »<sup>138</sup>. L'avenir est certainement à ce genre de formule, malgré le faible nombre de télétravailleurs que compte la France pour le moment : 7% de la population est concernée et il n'y aurait que 30 télécentres opérationnels en France si on en croit le Centre d'Analyse Stratégique<sup>139</sup>. Cette évolution permettra de faire baisser les émissions de carbone liées au transport des personnes au sein même de l'enceinte de la ville. La dynamique « métro-boulot-dodo » viendra à disparaître puisque les travailleurs dématérialisés pourront s'affranchir de l'espace en évitant les lieux de concentration du travail que sont les quartiers d'affaires périphériques souvent dépourvus d'âme. Le fait de partager un lieu avec d'autres habitants-travailleurs permettrait en outre la naissance ou le renforcement de nouveaux liens sociaux. Ces changements sont également stimulés par la

---

<sup>134</sup> Francis Beaucire, *Transports collectifs urbains : quelle contribution au développement urbain durable et par quels moyens ?*, Rapport n°6, Institut Veolia, septembre 2006.

<sup>135</sup> Gilles Berhault, *Développement durable 2.0, l'internet peut-il sauver la planète ?*, Editions de L'Aube, 2008.

<sup>136</sup> Bernard Reichen, *Trois clefs pour réinventer la ville européenne*, in dossier Villes européennes, villes d'avenir, *Futuribles*, n°354, juillet-août 2009.

<sup>137</sup> Gilles Berhault, op. cit.

<sup>138</sup> Acidd, Cluster Green and Connected Cities, *Télécentres, écocentres et lieux pour les eActivités*, septembre 2010.

<sup>139</sup> Acidd, op. cit.

mondialisation économique qui pousse à l'émergence d'une nouvelle économie reposant sur le réseau, la circulation d'information, des connaissances et la mutualisation des ressources.

Par ailleurs, les TIC revisitent les relations entre les individus. Les activités sociales sont de plus en plus dématérialisées avec les courriels, les réseaux sociaux. Les modes de vie en sont déjà bouleversés. Toute la relation se joue au creux de l'instantané et la ville s'organise pour créer cette instantanéité : avec par exemple, le Wifi désormais en accès gratuit dans les parcs de la ville de Paris. L'intimité est revisitée puisque chacun occupe l'espace public tout en se cachant derrière son écran. La politique en est aussi transformée puisque selon Gilles Berhault, « *des groupes d'individus peuvent prendre le pouvoir sur un quartier indépendamment des systèmes politiques traditionnels (cela reste une vision prospective)* »<sup>140</sup>. Selon Denis Guibard, directeur du développement durable au sein du marketing stratégique de France Télécom-Orange et membre du Comité de Prospective du Comité 21, « *la question centrale est aujourd'hui celle de la structure de l'information dans la ville* ».

En tout état de cause, comme le dit l'étude PwC parue en septembre 2011<sup>141</sup>, la smart city, métropole dont le développement économique, durable, assure une haute qualité de vie à ses habitants, « nécessite de disposer d'un écosystème dont les multiples acteurs privés et publics interagissent et collaborent autour de projets structurants et innovants ». Ainsi le maire de New York a publié une stratégie dans une « road map for the digital city » avec quatre priorités : favoriser l'accès aux TIC, fournir l'accès aux données des services municipaux, ouvrir des canaux de communication entre services municipaux et citoyens, soutenir l'industrie numérique ; Londres a appuyé sa campagne pour les jeux olympiques de 2012 sur son image de *wifi city* ; Barcelone avec le projet « 22@barcelona » a renouvelé les activités économiques de la ville à partir des investissements numériques ; San Francisco a été précurseur de l'open data avec 150 bases de données partagées et ouvertes en accès illimité à tous les citoyens ; Montréal se projette en métropole des arts numériques tandis qu'Amsterdam s'est spécialisée dans les *smart work centers*.

### 2.3.3 Le citoyen dans la cyberville

Selon Christian Paul, « *une simple dose de numérique dans nos politiques publiques ne suffira pas : l'enjeu est bel et bien de concevoir différemment nos politiques et de proposer des services publics différents, en phase avec l'âge numérique* »<sup>142</sup>. Car la relation entre TIC et aménagement urbain est duale. D'une part, les TIC peuvent contribuer à améliorer la mise en œuvre des politiques d'aménagement urbain et d'autre part, le développement des TIC est conditionné fortement par les choix en termes d'aménagement urbain. Les politiques publiques doivent impérativement accompagner et faciliter l'avènement de l'ère numérique.

L'ère numérique est source de nouveaux services et de nouvelles opportunités : d'un point de vue économique, les TIC vont jouer de plus en plus sur la compétitivité et l'attractivité des territoires ; d'un point de vue culturel, les TIC sont de nouveaux supports dématérialisés pour la mémoire (archives numérisées et facilement accessibles), l'éducation scolaire (jeux éducatifs, cours en ligne, télé-enseignement), l'art (visites virtuelles des musées). Pour certains, l'accès à une connexion haut débit relève donc du droit des individus et les infrastructures TIC constituent en ce sens une priorité pour le développement local. L'accès à internet devrait-il relever du service public d'intérêt général au même titre que l'eau ou l'électricité ?

<sup>140</sup> Gilles Berhault, op. cit.

<sup>141</sup> PwC, Paris-Ile de France Capitale Economique, « *De la Ville Lumière à la Smart City ? Ecosystème numérique : comment capitaliser les meilleures expériences internationales* », septembre 2011.

<sup>142</sup> Christian Paul, *Le défi numérique des territoires*, Ed. Autrement, 2007.

Un certain nombre de territoires ont su anticiper l'impact des TIC sur le développement local et ont à ce titre, mis en œuvre des politiques précurseurs. Ainsi, à Londres, l'adjoint au maire Charles Secrett, en charge du projet de péage urbain, a su mobiliser les TIC lors de la mise en place du péage en proposant des services numériques d'accompagnement. En ce sens, les TIC constituent un outil supplémentaire pour faciliter l'appropriation et la mise en œuvre des projets d'aménagement<sup>143</sup>. Les villes de Dunkerque et la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) ont fait réaliser des thermographies aériennes infrarouges de leur agglomération. Cette cartographie photographique permet de visualiser les déperditions énergétiques des toitures des habitations. Rendus publics, notamment grâce à internet, ces travaux permettent à chaque citoyen – sur une base volontaire – d'engager des travaux pour une meilleure isolation de son habitat, réduire sa facture d'énergie et donc limiter ses émissions de gaz à effet de serre. Cette démarche volontaire sera plus efficace si elle fait l'objet d'un encadrement par la collectivité. Les TIC peuvent y contribuer.

Enfin, si les TIC sont porteuses de nouvelles pratiques de la démocratie participative, elles n'en nécessitent pas moins une régulation transparente et concertée. Par exemple, les antennes de relais téléphonique et wifi émettent des ondes électromagnétiques qui seraient nocives pour la santé. On parle du « syndrome NIMBY » pour les habitants des immeubles qui hébergent des antennes-relais. « Il est vrai que nous ne disposons pas de tous les éléments pour bien mesurer les risques des ondes électromagnétiques » affirme Gilles Berhault. Une angoisse profonde se développe dans la population qui pousse des habitants à se regrouper en collectif pour lutter contre l'installation d'antennes. « Un vrai débat public est à ouvrir, des campagnes d'information sérieuses à mener, pour que les choix soient faits en connaissance des risques »<sup>144</sup>. Chaque avancée technologique porte en elle les germes d'une angoisse. Tout progrès doit donc faire l'objet, surtout en cas de doutes sur son innocuité, de débats publics.

#### 2.3.4 L'éthique urbaine des TIC

La ville numérique est source d'opportunités : elle crée de nouveaux espaces urbains, réinvente les liens sociaux et peut minimiser l'impact environnemental des activités quotidiennes. Les TIC peuvent et doivent aussi devenir des vecteurs de démocratie et de concertation locale et il faut d'ores et déjà mettre en place des politiques publiques pour lutter contre une possible fracture numérique qui creuserait un peu plus le fossé des inégalités et restreignent en conséquence l'accès à la nouvelle forme de démocratie en devenir. « Les nouvelles technologies doivent développer des outils de démocratie locale et contribuer à réduire les inégalités. C'est la mission de tout élu d'éviter la création d'une nouvelle inégalité entre cyber-branchés et SDF du multimédia ... » affirmait André Santini le maire d'Issy-les-Moulineaux en 1995<sup>145</sup>.

Mais la gouvernance des TIC reste hésitante, les politiques publiques continuent à balancer entre régulation et laisser-faire. « *Actuellement, si l'on prend l'exemple des réseaux électriques intelligents* » affirme François Moisan, directeur de la stratégie et de l'environnement à l'ADEME : « *on ne sait pas trop où l'on se trouve ni comment faire pour garantir l'accès à ces services. Faut-il laisser jouer le marché ou faut-il une régulation, et si oui, laquelle ?* ». Dès lors se posent des questions d'accès à la ressource.

<sup>143</sup> Gilles Berhault, *Développement durable 2.0, l'internet peut-il sauver la planète ?*, Ed L'aube, 2008.

<sup>144</sup> Gilles Berhault, op. cit.

<sup>145</sup> André Santini, VI Rencontres de l'Observatoire des Télécommunications dans la ville.

Mais la possible fracture sociale résultant d'une utilisation de plus en plus répandue du numérique tient aussi à des degrés de « capacité » d'utilisation différents dans la population. On croit généralement qu'il s'agit d'une inégalité d'accès, mais selon Gilles Berhault, la « *fracture numérique n'est pas une question d'accès à des machines et à des connexions. C'est aussi l'aptitude des uns et des autres à acquérir de nouvelles connaissances, et un nouveau pouvoir d'expression et de citoyenneté grâce à internet* »<sup>146</sup>. Car parmi les 35% de Français qui n'accèdent pas à internet, beaucoup sont des enfants, des personnes âgées ou tout simplement des individus pour qui le numérique et internet ne recouvrent pas une importance suffisante pour nécessiter un apprentissage. Tant que le passage au numérique ne devient pas obligatoire (pour remplir une feuille d'impôts par exemple), la fracture numérique est donc surtout une fracture choisie. Il y a évidemment des fractures géographiques, qui tiennent à une densité variable des réseaux mais ces inégalités sont pensées de façon assez classique : il s'agit d'aménager.

Par ailleurs, si on se penche sur la philosophie, le mode de vie dont les TIC sont de puissants vecteurs, on ne peut que constater l'incompatibilité avec les valeurs du développement durable : immédiateté, culture du transit, hyper-individualisme. Le numérique étend les choix et les capacités relationnelles et il est clair désormais que les TIC n'ont pas produit réellement les effets de substitution en matière de déplacement notamment. « *C'est quelque chose qui relève de l'effet rebond* » affirme Daniel Kaplan, prenant un exemple : « *oui je substitue un certain nombre de mes relations et j'évite ainsi de me déplacer, mais dans le même temps, je réinvesti ce temps gagné dans d'autres relations qui nécessitent un déplacement* ».

Et si avantages environnementaux des TIC il y a, ceux-ci peuvent parfois cacher des reculs démocratiques. Par exemple, à Londres, si les péages urbains ont effectivement réduit le trafic dans le cœur de ville, cela s'est fait aux dépens des libertés individuelles, pour une raison d'inégalités face à cette solution d'une part, et parce que cela a nécessité l'installation massive de caméras vidéos et de systèmes de surveillance à même de lire les plaques d'immatriculation des véhicules. Aux Pays-Bas, à Amsterdam, le péage urbain mis en place a nécessité d'équiper les véhicules de GPS émettant des signaux de position à destination d'un centre de contrôle qui gère le trafic. Chaque véhicule est alors « traçable ». Un tel raisonnement purement tourné vers ses aspects « ingénierie », sans réflexion sociale ou éthique, mène évidemment à des impasses ou, à minima, à des contradictions fortes. Quand ce ne sont pas des dérives autoritaires.

Mais il ne s'agit pas de revenir sur l'utilisation des TIC : elles sont là et il faut faire avec désormais. Et ne pas oublier qu'elles sont porteuses – sous certaines conditions d'utilisation et de mise en pratique – de nombreuses potentialités pour le développement durable. Pour sortir de cette impasse, Daniel Kaplan préconise de mettre les TIC au service d'une véritable innovation, d'une éthique, qui permette de sortir des visions « informatique trop rationalisatrice, trop optimisatrice. Il faut une informatique qui crée de la combinatoire, de la liaison et de l'innovation. Notamment par internet. Qui crée une dynamique puissante, très aspirationnelle ». On revient là à une vision du vivre ensemble, au désir et à l'adhésion que celui-ci suscite dans la population.

La ville numérique sera nécessairement fondée sur l'existant. Elle se superposera à la ville physique, et enclenchera une autre dynamique d'urbanisation. Elle revisitera l'espace physique pour mieux revisiter les rapports des individus à la collectivité, à la nature et à la fonction. Dans l'esprit de Bernard Reiche, « *une identité de liens croiera des identités de lieux. Les gares, les rames de*

---

<sup>146</sup> Gilles Berhault, *Développement durable 2.0, l'internet peut-il sauver la planète ?*, Ed L'aube, 2008.

*transports deviendront des hauts lieux de socialisation »<sup>147</sup>, grâce aux TIC qui y occupent désormais une place majeure.*

## 2.4 Comment circuler ?

Les grandes métropoles et agglomérations ont, pour la plupart, répondu à l'accroissement de la mobilité avec la mise en place d'infrastructures facilitant et encourageant la circulation de la voiture individuelle. Aujourd'hui, la qualité de vie en ville pâtit des conséquences néfastes de cette politique d'aménagement : congestion de la circulation, insécurité routière très mortelle, pollutions atmosphériques, maladies respiratoires en recrudescence, budget élevé pour les ménages, etc.

La voiture n'a pas toujours eu mauvaise presse. Entre les années 1950 et 1980, on se souvient du mot de Georges Pompidou, alors Premier Ministre : « Qu'on fiche la paix aux automobilistes ! », ainsi que de son fameux slogan « il faut adapter Paris à l'automobile ». L'automobile était perçue comme vecteur de croissance économique et de bien-être pour les citoyens. Elle offrait plus d'autonomie : possibilité de s'échapper de la ville le weekend, plus d'opportunités de travail. Elle promettait un plus grand équilibre démographique entre zones urbaines et périurbaines puisque la perception des distances s'en trouvait modifiée. L'automobile limitait aussi a priori le besoin de régulation publique et d'investissements dans les réseaux de transports collectifs. Depuis une décennie, ce modèle de la mobilité est remis en question : on le perçoit comme un dommage à l'environnement et au cadre de vie des citoyens. Et paradoxalement, comme un frein à la mobilité. Ainsi une étude<sup>148</sup> a montré que le déménagement de 19 ménages de zones périurbaines dans le centre ville de Tours a permis de réduire de 35% leurs émissions annuelles de gaz à effet de serre du fait d'un usage moindre de leurs véhicules : le temps de l'accompagnement est ainsi considérablement réduit pour les femmes et produit un vrai sentiment de libération.

La mobilité urbaine dans sa conception traditionnelle va à l'encontre de la préservation de l'environnement et du bien-être. En bref, cette forme de mobilité urbaine va à l'encontre d'un développement plus durable.

### 2.4.1 L'ère de la complexité

La logique « voiture individuelle » continue d'influer sur l'organisation du territoire : les logements s'éloignent de plus en plus des centres-villes, l'emploi et les grands centres commerciaux aussi se délocalisent en zone périurbaine. La récente amélioration des réseaux de transports publics, corrélée à un accroissement du temps libre et du revenu, a été source d'opportunités pour les citoyens.

Pour Boillat et Pini, la mobilité spatiale désigne « à la fois la propension d'un individu à se déplacer d'une origine à une destination et une potentialité dans les mains de l'individu lui permettant de profiter des opportunités offertes par la société à l'extérieur de son domicile »<sup>149</sup>. Cette propension sera déterminée par le mode de vie de l'individu, sa localisation géographique, l'offre locale des

<sup>147</sup> Bernard Reicher, *Trois clefs pour réinventer la ville européenne*, in dossier Villes européennes, villes d'avenir, *Futuribles*, n°354, juillet-août 2009.

<sup>148</sup> Etude ADEME-FNAUT, réalisée par le Pact d'Indre-et Loire, l'université de Tours et le cabinet Beauvais-Consultant, 8 juin 2011.

<sup>149</sup> Patrick Boillat & Giuseppe Pini, *De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain*, in *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

transports. Les habitants de la capitale ont un indice de mobilité bien plus élevé que dans des villes d'importance secondaire simplement parce qu'ils sont bien mieux desservis en réseaux collectifs, en aéroports, et en services de proximité. La propension est très largement fonction de la potentialité. En d'autres termes, la mobilité de l'individu découlera très directement de l'organisation de sa vie quotidienne qui, elle-même, est fonction de sa location géographique, des services et utilités disponibles. Ce qui est valable entre villes l'est également entre quartiers.

En effet, un certain nombre de facteurs influent sur la mobilité quotidienne : notamment la localisation des différents points de repères quotidiens (lieu de travail, domicile, centres de loisir), mais aussi, on l'a vu plus haut, la disponibilité ou pas de transports de proximité. Il faut aussi prendre en compte le capital socioéconomique des individus : leurs revenus, leurs représentations des liens entre ascension sociale et mobilité, leurs aspirations.

#### 2.4.2 Ecomobilité et efficacité

Les politiques publiques mises en œuvre pour réduire l'usage de la voiture n'ont pas réussi à effacer la logique automobiliste, profondément ancrée dans nos sociétés, qui guide les comportements de mobilité et influence la structuration de l'économie. Ces politiques ont échoué parce qu'elles ont tenté de réguler cette logique automobiliste en aval. En revanche, il faut agir sur les facteurs qui influencent les dynamiques de mobilité, en maîtrisant la demande de transport plutôt qu'en agissant uniquement sur l'offre.

Si on en croit Valérie David, responsable développement durable du Groupe Eiffage, c'est là un point clé. Car nous vivons désormais dans une ville d'hypermobilité : le rapport au temps et à l'espace est devenu un rapport d'efficacité. En conséquence, influencer sur la demande et sur l'offre nécessite une parfaite maîtrise des modes de transport. C'est ce que propose l'éco-mobilité : pour un nouveau rapport au temps et à l'espace harmonieux, elle propose une parfaite maîtrise de l'offre, et surtout une parfaite compréhension de cette offre, physique et virtuelle, en tenant compte des connexions entre les deux. En ce sens, l'éco-mobilité prône une coexistence des modes de transports hyper connectés, et doux.

Il existe différents mécanismes, dont la collectivité peut prendre l'initiative. La création de « hubs » permettant une rupture de charge en est une. Ces hubs périurbains organisent l'échange entre des modes de transports classiques et des modes de transports plus doux, permettant ainsi de libérer les villes des véhicules thermiques. Il s'agit donc bien ici de réfléchir aux services de transport à développer en bout de chaîne. Cela nécessite, au-delà de la mise en place de transports doux, une réflexion pour repenser les espaces publics (avec différents usages en concurrence) et une gestion de la ville hyper connectée, la ville numérique (« data city ») qui pose la question de la gestion de l'information. Une question de politique publique.

D'autres facteurs entrent en jeu : la croissance économique, l'augmentation du capital socioéconomique, les flux démographiques. L'expérience démontre qu'une politique des transports seule ne suffira pas à transformer les logiques de mobilité vers plus de durabilité. Il est évident qu'un bouquet de politiques publiques, mises en œuvre de manière coordonnée et intégrée, sera nécessaire pour opérer une véritable transformation des pratiques de la mobilité. Par exemple, pour pouvoir véritablement maîtriser la mobilité, il faudra mettre en œuvre en parallèle une politique de densification et une politique des transports (notamment, en garantissant un prix des transports publics inférieur à celui de la voiture).



### 2.4.3 L'usage, valeur urbaine

Aujourd'hui, *maîtrise de la mobilité* est synonyme de « mobilité durable ». Selon Boillat et Pini, « *la mobilité peut être qualifiée de durable lorsque sa réalisation respecte l'intégrité de l'environnement, permet d'assurer les besoins matériels de la vie et garantit l'équité entre les individus* »<sup>150</sup>. Cette mobilité durable est évidemment fonction d'un système des transports lui aussi durable qui « *respecte dans son fonctionnement les limites écologiques tout en assurant l'efficience des déplacements du point de vue économique, ainsi que l'équité sociale* »<sup>151</sup>.

Les mesures visant la mobilité durable identifiées dans les Agendas 21 locaux ont donné des résultats mitigés lorsqu'elles ont été mises en œuvre. Tout en favorisant l'inter-modalité, perçue comme un levier sur l'utilisation de modes de transports plus doux, la plupart des politiques misent sur l'amélioration technique de l'automobile. Ce faisant, ces politiques du compromis ne remettent pas fondamentalement en cause le vecteur majeur de la mobilité aujourd'hui.

D'autres politiques urbaines privilégient une approche plus indirecte et qui relèvent de l'économie comportementale. En jouant avec des incitations et des restrictions, la politique « oriente » l'usager des moyens de transport plus doux et vers une autre vision de la mobilité. Par exemple, le péage urbain est une incitation économique à ne pas prendre sa voiture mais qui mise aussi sur une modification plus durable du comportement. Autre exemple : les parcs de stationnement à proximité d'un nœud de transports en commun, utiles pour favoriser l'intermodalité. Ces politiques doivent faire l'objet de garde-fous : mal mises en œuvre, elles pourraient créer de nouvelles inégalités (entre celui qui peut payer le péage urbain et celui qui ne peut pas) ou obtenir une dynamique inverse à celle espérée : notamment, en « délocalisant » les usagers en voiture vers d'autres zones, au lieu de les sensibiliser. Le problème ne ferait que se déplacer puisque le centre économique de la zone se reconstituerait dans un espace accessible aux voitures. Par exemple, après que Londres ait instauré le péage intra-muros, les commerces et emplois se sont délocalisés en zone périurbaine, au détriment des habitants du centre de Londres<sup>152</sup>. De la même façon, l'élimination trop systématique des espaces de stationnement pourrait contribuer à rallonger les distances parcourues en voiture, et à terme, à miner la politique de densification mise en œuvre. Enfin, une politique des prix désavantagent toujours les plus pauvres. L'exemple du péage n'est pas isolé et démontre que l'incitation par le prix comporte un risque élevé de marginaliser les strates de la population à faible revenu car elles seront les plus touchées par la mesure. La mobilité durable repose donc également sur une attention particulière au principe d'équité entre les individus.

A partir de ces constats, on peut, selon le directeur de la stratégie et de l'environnement à l'ADEME, François Moisan, développer 3 visions qui s'appuient sur les deux paramètres clés que sont l'interopérabilité des transports, et la culture des usagers (notamment la culture de la propriété de l'objet permettant le transport) :

- Une propriété pure et simple non remise en cause : il faut donc disposer de véhicules performants, électriques par exemple, si l'on souhaite réduire l'impact environnemental des transports. Cela pose aussitôt une contrainte technique et financière (coût d'accès) ;

<sup>150</sup> Patrick Boillat & Giuseppe Pini, *De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain*, In *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>151</sup> Patrick Boillat & Giuseppe Pini, *De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain*, In *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>152</sup> Patrick Boillat & Giuseppe Pini, op. cit.



- Une interopérabilité qui repose sur la libération des données que détiennent certains acteurs des transports publics (pour la géolocalisation des bus par exemple). L'utilisateur pourrait alors optimiser son transport grâce à un terminal (téléphone portable, etc.) et via un accès en temps réel aux données de géolocalisation. Le problème immédiat est que ces données ne sont pas communicables pour l'instant car elles relèvent de stratégies commerciales pour les acteurs des transports ;
- Enfin, le développement d'autres services comme l'autopartage ou l'autolib, qui pose la question du rôle des collectivités locales et de l'accessibilité à l'ensemble de la population. Sans parler non plus de la barrière culturelle à renoncer à la propriété de son véhicule ...

Il existe à la fois des verrous techniques, financiers, économiques et culturels. Il n'y aura donc pas de mobilité durable sans politiques publiques promouvant la mobilité durable. Ces politiques ont la lourde tâche de transformer et maîtriser la mobilité sans pour autant l'étouffer. Il faut donc faciliter certains modes pour en compliquer d'autres, accompagner l'utilisateur sur l'ensemble de son trajet pour assurer une liaison d'un mode de transport à un autre. L'heure est à l'intermodalité associée à la promotion d'un nouveau mode de vie.

## 2.5 Comment « naturer » ?

Avec l'urbanisation croissante de la population française depuis les années 1990, les villes se sont peu à peu transformées en véritables archipels urbains : une concentration humaine forte dans des aires urbaines au milieu de territoires vidés. Selon Gérard François Dumont<sup>153</sup>, ce phénomène d'archipel urbain est infirmé par les évolutions suivantes : vu la taille de la capitale parisienne, il est clair que la France est à dominante urbaine. D'autant plus que les dix aires urbaines les plus peuplées concentrent le tiers de la population française en métropole. En outre, la croissance démographique urbaine se concentre sur les plus grandes aires seulement : 8 des 361 aires urbaines représentent la moitié de l'accroissement de la population<sup>154</sup>. On remarque à l'inverse que certaines aires urbaines plus anciennes (industrialisation du 19<sup>ème</sup>) et beaucoup d'aires urbaines de taille moyenne se vident progressivement : notamment, Valenciennes, Le Havre, Vichy, Castres ...

Malgré de récentes migrations vers les zones rurales, ces dernières sont de plus en plus déconcentrées. La population y augmente mais en comparaison avec les zones urbaines, la densité est très faible. A terme, la diagonale du vide risque de dévorer quasiment l'ensemble du territoire<sup>155</sup>. Les espaces ruraux deviendraient de simples interstices de résistance entre des bastions urbains.

Ce que confirme le géographe Guy Burgel : « si la ville est une concentration dans l'espace, elle désertifie dans le même temps l'espace ». L'urbanisation a concentré sur des surfaces réduites de plus en plus d'individus. Et cette tendance est valable dans le monde entier. C'est un paramètre important : on ne souffre pas d'un déficit d'espace global, mais bien d'un déficit d'espace au sein même de la ville, par l'augmentation de la concentration humaine.

<sup>153</sup> Gérard-François Dumont, *Populations et territoires de France en 2030, le scénario d'un futur choisi*, L'Harmattan, 2008, p.117.

<sup>154</sup> M. Fabries-Verfaillie, P. Stragiotti, A. Jouve, *La France des villes : vers la France des métropoles ?*, éditions Boréal, 2000.

<sup>155</sup> Gérard-François Dumont, *Populations et territoires de France en 2030, le scénario d'un futur choisi*, L'Harmattan, 2008, p.117.

Le phénomène est accentué par la dynamique de métropolisation qui, dans les mots de Lydie Laigle, « *trouve ses origines dans une concurrence interurbaine reconsidérée à l'aune de la globalisation* »<sup>156</sup>. Toujours selon la sociologue, la métropolisation pourrait contribuer à la polarisation économique et à la dégradation environnementale sur des territoires plus larges que ceux des villes<sup>157</sup>.

### 2.5.1 L'étalement ... naturel

Dès lors, le retour de la nature en ville serait-il un remède à l'étalement urbain ? C'est ce que pensaient les membres du COMOP urbanisme<sup>158</sup> pour lesquels « *faute de disposer d'espaces verts en nombre suffisant, les citoyens se mettent au vert, participant ainsi à l'étalement urbain. D'où l'intérêt d'augmenter la présence de la nature en ville – arbres, fleurs, plans d'eau ... – si l'on veut freiner, voir infléchir les trajectoires résidentielles vers le périurbain* ». Pour y remédier, il faudrait, selon Boutefeu, « *briser l'isolement insulaire des espaces verts, rapprocher la nature des lieux de vie, mais aussi connecter les espaces verts intra-muros pour créer des liaisons fonctionnelles avec les forêts périurbaines et la campagne environnante* »<sup>159</sup>.

Le Conseil économique et social soulignait de son côté la dichotomie entre la volonté des urbanistes de densifier l'utilisation de l'espace et du bâti et les aspirations citadines au logement individuel, à l'espace privatif élargi : « *si l'augmentation de la densité constitue une réponse partagée majoritairement par les urbanistes, elle ne convainc ni la population, qui aspire au logement individuel, et assimile la densité urbaine au mal de vivre, ni les élus, à l'écoute de la demande sociale et attachés au libre développement de leurs communes* »<sup>160</sup>.

L'idée que « *là où il y a des espaces verts, il ne peut y avoir de densité* »<sup>161</sup> est très largement véhiculée. C'est la valeur d'image de l'espace vert qui donne le sentiment – l'illusion souvent – de se prémunir contre les effets néfastes de la densité.

### 2.5.2 Le Tiers Paysage

L'imaginaire collectif tend à opposer de façon quasi manichéenne la ville à la nature, le gris et le vert, la pollution et l'air frais, le béton et l'herbe verte des prairies. Mais cette vision est beaucoup trop simpliste et caricaturale, et constitue une rupture avec l'histoire et la philosophie des villes européennes.

---

<sup>156</sup> Lydie Laigle, sociologue et économiste au CSTB, « Métropolisation et développement durable » in *Pouvoirs locaux*, n°70, III/2006, p.33.

<sup>157</sup> Idem.

<sup>158</sup> Synthèse des travaux du Comité opérationnel n°9 du Grenelle « Urbanisme », rapport présenté par le sénateur Alduy et le député Piron au MEEDDAT, 21 avril 2008.

<sup>159</sup> Emmanuel Boutefeu, *Composer avec la nature en ville*, CERTU, 2009.

<sup>160</sup> Rapport du CES, *La nature dans la ville*, 2007.

<sup>161</sup> Ann Caroll Werquin, *La ville, la densité, la nature*, in *Ville et Ecologie. Bilan d'un programme de recherche (1992-1999)*, ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement et ministère de l'Équipement, des transports et du logement, août 1999.

Selon l'architecte Bernard Reichen<sup>162</sup>, la « *citta continuata* » dans la Toscane du XV<sup>e</sup> siècle entendait en effet la ville et la campagne comme une même entité à la fois physique, sociale et économique. Dans les années 1960, le développement accéléré de l'habitat périurbain<sup>163</sup> brouille un peu plus les pistes : trois Français sur quatre vivent alors en zone périurbaine ou rurale, et seuls 25% des Français vivent en tissu urbain dense.<sup>164</sup>

En conséquence, notre imaginaire qui tend à dichotomiser la nature et la ville se heurte à la réalité : la nature est présente en zone urbaine et périurbaine, et au-delà des espaces verts parsemés<sup>165</sup>. On pourrait difficilement tracer des frontières nettes entre campagne et ville. Le mot d'Alphonse Allais « *construire des villes à la campagne* » est devenu la réalité urbanistique d'aujourd'hui<sup>166</sup>.

« *Nous devons considérer la nature urbaine comme un partenaire du développement et non comme une simple variable d'ajustement de l'extension urbaine* » affirme l'architecte Bernard Reichen<sup>167</sup>.

Force est de constater que pourtant, une dichotomie mentale subsiste. En conséquence, dans sa réponse pour le Grand Paris, l'architecte Richard Rogers note qu'« *un urbanisme abouti doit s'engager à embrasser la nature comme un élément essentiel de la ville proprement dite et à permettre la création d'un écosystème urbain* ». « C'est en retrouvant cet esprit que nous pourrions réinventer les villes européennes. Les citadins sont en demande de « nature », mais moins d'espaces verts publics (qui ne représentent en réalité qu'une petite partie de la nature en ville<sup>168</sup>) que d'un « tiers paysage ». Par tiers paysage, Gilles Clément<sup>169</sup> entend jardins privés, voiries abandonnées et reprises par les ronces et les mûriers, les terrains laissés en friche... de micro-espaces verts, des poches de verdure, des espaces conviviaux<sup>170</sup>. Les citadins veulent trouver en ville du vin naturel, du goût à l'ancienne dans leur alimentation des plus modernes, des couleurs vives comme preuve de bonne santé, et l'odeur de l'herbe mouillée par la rosée du matin : dans les mots de Letourneux, « *la biodiversité n'est plus seulement une affaire de sciences, c'est aussi du plaisir, de la couleur, et du bon vin !* »<sup>171</sup>. Et effectivement, on voit fleurir ici et là des jardins familiaux et des ruches perchées sur certains toits parisiens.

### 2.5.3 Espèces citadines et espaces urbains

Il ne faut pas non plus exagérer cette tendance à la confusion entre la ville et la campagne. Prenons l'exemple parisien. Les moyennes actuelles d'ozone ont presque doublé depuis 15 ans si bien que les arbres souffrent d'un stress climatique de longue durée. La fixation de l'eau est un vrai problème pour les parcs et jardins. Les étés très chauds, les écarts de température, la montée des champignons venus du sud ainsi que le réchauffement du sous sol parisien obèrent, malgré les efforts de la municipalité, la survie des espèces.

<sup>162</sup> Bernard Reichen, *Trois clefs pour réinventer la ville européenne*, in *Villes européennes, villes d'avenir, Futuribles*, n°354, juillet-août 2009.

<sup>163</sup> Dossier *Plus d'urbanité pour les franges de villes*, *Diagonal*, n°167-168, 2005.

<sup>164</sup> Dossier *Périurbain et intermodalité*, *Diagonal*, n°174, 2007.

<sup>165</sup> Emmanuel Boutefeu et al., *Composer avec la nature en ville*, CERTU, 2009, p.9.

<sup>166</sup> *Alternatives économiques*, dossier « *La ville autrement* », juin 2009, n° 39, p.7.

<sup>167</sup> Bernard Reichen, *Trois clefs pour réinventer la ville européenne*, in *Villes européennes, villes d'avenir, Futuribles*, n°354, juillet-août 2009.

<sup>168</sup> Emmanuel Boutefeu et al., *Composer avec la nature en ville*, CERTU, 2009.

<sup>169</sup> Gilles Clément, <http://www.gillesclement.com/>

<sup>170</sup> Frédéric Basset, Alice Leroy, *Jardins partagés, utopie, écologie, conseils pratiques*, Terre Vivante, 2008.

<sup>171</sup> François Letourneux, cité dans *Diagonal*, *La nature en ville, un paradoxe à cultiver*, juin 2009, n°179.

La ville s'affranchit en même temps de plus en plus de contraintes naturelles comme le chaud et le froid grâce au chauffage urbain, le rythme diurne/nocturne en multipliant les activités (musées ouverts la nuit, horaires décalés des supermarchés) et dérégulant les horaires naturels. Mais elle se végétalise aussi de plus en plus. Les scientifiques s'intéressent davantage à cet écosystème urbain en devenir<sup>172</sup>. En septembre 2009, plus de 300 élus, techniciens, universitaires et représentants d'associations se sont réunis à Bobigny<sup>173</sup> sur le thème « Appréhender la biodiversité en ville : un nouveau défi ? ». Dans son allocution d'ouverture<sup>174</sup>, John Celecia, professeur à la division des sciences écologiques de l'Unesco et initiateur du programme « Man and Biosphere », a décrit le chemin parcouru : « lorsque j'ai avancé, il y a trente ans, l'idée que la ville pouvait faire l'objet d'une approche écologique, j'avais contre moi non seulement les architectes et les urbanistes mais aussi les écologistes qui croyaient à la suprématie de la bio-écologie et se référaient à une nature primitive et vierge ». Aujourd'hui les associations d'élus s'intéressent au maintien de la biodiversité dans la ville et souhaitent que la puissance publique les soutienne. Ainsi l'Assemblée des Communautés de France qui consisterait à reconnaître les transferts liés à la préservation de la biodiversité dans le coefficient d'intégration fiscale des intercommunalités.

Le groupe de travail du CAS précité<sup>175</sup> propose une voie efficace pour favoriser le maintien de la biodiversité par les collectivités locales : Intégrer un critère de biodiversité dans le calcul de la dotation générale de fonctionnement (DGF) , en affirmant que « l'introduction d'un critère biodiversité dans la DGF viserait à reconnaître l'apport pour la collectivité dans son ensemble, et pas seulement pour la collectivité locale concernée, de modes d'utilisation et de gestion de l'espace qui préservent la biodiversité. Les collectivités concernées acceptent en effet de faire des choix sur leur territoire dont les bénéfices environnementaux et sociaux dépassent largement leurs limites administratives mais qui contraignent, entre autres, leurs possibilités d'urbanisation.

Une modulation de la DGF par un critère lié à la protection de la biodiversité éviterait de créer de toutes pièces un nouveau dispositif spécifique qui viendrait se juxtaposer aux dispositifs existants et complexifier d'autant les mécanismes de transfert financier de l'État en direction des collectivités.

- A ce stade, un critère surfacique susceptible de s'appuyer sur des données peu contestables serait le plus approprié ; pour être suffisamment robuste et éviter une remise en cause de l'assiette de la dotation, ce critère surfacique devrait s'appuyer sur des espaces bien identifiés, dont la surface est connue à l'échelle des collectivités locales bénéficiaires. Les données devraient être homogènes sur le territoire, mises à jour annuellement, peu contestables et communiquées par une entité publique de référence ; les collectivités locales bénéficiaires devraient être impliquées dans la définition ou la gestion de ces espaces ;
- Le critère retenu doit être particulièrement simple à mettre en œuvre et facilement assimilable par les collectivités visées pour ne pas complexifier le mode de calcul.

Un choix doit être clairement effectué entre une logique compensatoire versus une logique incitative et entre une logique protectrice versus une logique de biodiversité ordinaire.

---

<sup>172</sup> Diagonal, *La nature en ville, un paradoxe à cultiver*, juin 2009, n°179, p.26.

<sup>173</sup> A l'initiative de l'observatoire départemental de la biodiversité urbaine du Conseil général de Seine-Saint-Denis, en partenariat avec le Muséum national d'histoire naturelle.

<sup>174</sup> <http://www.mab-france.org/>

<sup>175</sup> Conseil d'Analyse Stratégique, voir note p.28.

#### 2.5.4 Un urbanisme de la nature ?

Dans sa dernière enquête pour le compte de l'Union Nationale des Entrepreneurs du Paysage (UNEP) en 2008, Ipsos révèle que trois Français sur 4 fréquentent régulièrement les espaces verts de la commune<sup>176</sup>. Les perceptions « citadines » de la nature sont particulièrement matérialistes : la nature – réduite à du végétal, du « vert » – joue un rôle esthétique en embellissant le cadre de vie (avenues plantées, terrasses végétalisées, potagers urbains, jardinets privés), et donne une impression d'avoir échappé à la ville lorsqu'elle « verdit » les espaces de détente et de loisirs (parcs, jardins, terrains de sports, etc.)<sup>177</sup>. La vision de la nature en ville est abstraite et culturelle, loin de l'expérience de la nature vécue en zone périurbaine et pavillonnaire où cohabitent arbres qui respirent, araignées, oiseaux, et autres. Les enquêtes récentes menées sur la qualité de la vie urbaine ont mis en lumière l'insuffisance des espaces verts de proximité selon les citadins français.

Pourtant, on ne peut réduire la nature en ville à de simples jardinets soignés et potagers cultivés, notamment parce que la ville englobe bien plus qu'un centre-ville et ses ronds-points fleuris. La biodiversité germe surtout dans les espaces laissés en friche (des « parcs naturels urbains »), espaces de plus en plus appréciés pour leur « naturel » : herbe haute, ronces sauvages, fleurs en pagaille. Ces espaces qui laissent la nature « en liberté » rappellent aux citadins la campagne, de plus en plus éloignée dans l'imaginaire et dans l'espace.

Il existe donc plusieurs déclinaisons de la nature dans son rapport à l'urbain, selon les aspirations, les modes, et les lieux. Les « parcs naturels urbains » permettent de connecter les écosystèmes urbains et ruraux dans les représentations et l'espace physique. Les urbanistes et paysagistes travaillent ensemble à l'invention d'une trame verte qui suivrait les contours de l'infrastructure naturelle (cours d'eau, zones inondables, forêts). Les parcs naturels urbains feront partie de cette trame verte, visant à satisfaire – en même temps – les envies de jardin, de bucolique et de paysagisme et les envies d'art, de loisir enfantin et adulte<sup>178</sup>.

La ville de Paris doit prochainement adopter son Plan Biodiversité, avec peut être une taxe départementale sur les espaces naturels sensibles mais semble repousser à une prochaine mandature la végétalisation de toitures, pourtant estimée à 1,3 millions de M<sup>2</sup>.

#### Deux utopies pour une capitale écolo

Dans un article tiré du magazine *Géo* daté de septembre 2010, on découvre de nouveaux projets qui vont changer notre approche de la ville demain : du côté des énergies, le journaliste annonce que des hydroliennes pourraient être posées au fond de la Seine, grâce à une turbine qui exploiterait et stockerait le courant. Un appel à projet a été lancé par la Mairie de Paris pour quatre sites de la capitale. Des hydroliennes de ce type tournent déjà dans l'Hudson River à New York, et d'autres viennent d'être installées dans le Saint-Laurent, fleuve du Canada. Autre projet énergétique : la géothermie. Quasi invisible, celle-ci vise à récupérer l'eau chaude des nappes phréatiques à près de 2000 mètres de profondeur, puis la réinjecter une fois refroidie à 20°C. C'est un des rares atouts de l'île de France qui se classe parmi les premières régions du monde pour la géothermie. D'ici à 2013, six nouveaux puits (trente sont déjà exploités) pourraient voir le jour et 30000 nouveaux logements seront chauffés à l'eau verte.

<sup>176</sup> Emmanuel Boutefeu, *La demande sociale de nature en ville : enquête auprès des habitants de l'agglomération lyonnaise*, CERTU, 3 mars 2010.

<sup>177</sup> Ann Caroll Werquin, *La ville, la densité, la nature*, in *Ville et Ecologie. Bilan d'un programme de recherche (1992-1999)*, ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement et ministère de l'Équipement, des transports et du logement, août 1999.

<sup>178</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in *Techniques Territoires et sociétés*, 35, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

## ■ 2.6 Comment protéger

La vision de la ville comme un écosystème nous paraît être une garantie devant la montée des périls environnementaux, particulièrement ceux qui sont imputables aux changements climatiques.

### 2.6.1 L'autoprotection de l'écosystème urbain

La protection des citoyens dans la ville par la police a une histoire longue, et passionnément discutée. La LOPS du 21 janvier 1995 puis le colloque de Villepinte d'octobre 1997 ont proposé un nouveau partenariat avec les collectivités territoriales. Le Conseil de sécurité intérieure (initialement sous l'égide du Premier ministre, puis depuis le décret du 15 mai 2002 sous l'autorité du chef de l'État) coordonne l'action de la police et de la gendarmerie. De plus, une police « de proximité » est créée au plus près de la demande locale. Elle est généralisée en 2002 aux quatre cent soixante-huit circonscriptions de police urbaine. Elle reconnaît que la prévention et le maintien de l'ordre doit se faire en immersion avec l'écosystème humain d'un quartier.

La loi pour la sécurité intérieure (LPSI) du 18 mars 2003 a ensuite certes maintenu la police de proximité, mais la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a étendu par expérimentation, dans certains départements, leurs compétences en matière de protection judiciaire de la jeunesse. La loi du 5 mars 2007 consacre la prévention de la délinquance par l'animation et le suivi du contrat local de sécurité (CLS) présidé par le maire. La « coproduction » de la sécurité a encore été confirmée, le 2 octobre 2009, lors du lancement par le Premier ministre du Plan national de prévention de la délinquance et d'aide aux victimes d'une durée de trois ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010. En effet, un de ses objectifs est de consolider les partenariats locaux de prévention et de favoriser leur coordination en positionnant le maire au centre du dispositif.

Toutes ces politiques sont la déclinaison de l'ilotage, technique de police préventive qui consiste à faire assurer, par une même équipe, la surveillance continue d'un quartier appelé îlot. Les îlotiers sont des gardiens de la paix qui, connaissant bien un quartier et finissant par être bien connus de ses habitants, peuvent plus facilement se rendre compte s'il se passe quelque chose d'anormal. L'îlot est le micro écosystème d'un quartier.

Mais protéger n'est pas seulement maintenir l'ordre urbain, c'est prévoir l'avenir. Les travaux de prospective nous semblent devoir plus intégrer le fait démographique. En effet le postulat actuel est la croissance des villes, cela reste vrai en France, mais il est possible que la population des villes décroisse significativement dans la seconde moitié du XXI<sup>e</sup> siècle du fait du vieillissement de la population, ce qui représenterait un choc important sur les dynamiques urbaines.

Le vieillissement de la population est une tendance dominante dans toute l'Europe, les statistiques montrent que les villes qui présentent la croissance démographique la plus rapide sont, en règle générale, celles qui ont la proportion la plus faible de personnes âgées et, par conséquent, la proportion la plus élevée d'enfants et de jeunes. Londres, Dublin et Madrid figurent parmi elles. Dans les villes d'Europe centrale et orientale, il semble par contre qu'il n'existe aucun lien direct entre la croissance démographique et la pyramide des âges. De plus, dans les villes situées autour de la Méditerranée notamment, la croissance démographique est allée de pair avec le vieillissement de la population, en raison d'un afflux de résidents âgés (des retraités à la recherche de lieux ensoleillés).



De plus, les villes européennes ne sont pas à « l'abri de vagues » d'immigration beaucoup plus forte que maintenant du fait de la crise économique et des phénomènes extrêmes dans de nombreux pays. Les Grecs pensent de plus en plus en ce moment à quitter leur pays et nous devons les accueillir comme ressortissants de la Communauté européenne... D'une manière générale, les grandes villes ont connu des taux d'immigration supérieurs à ceux des villes de petite taille et les migrants sont, dans une large mesure, des personnes jeunes (moins de 40 ans). Par ailleurs, les villes plus petites tendent à attirer de nouveaux citoyens de la région environnante, tandis que les grandes villes semblent avoir un pouvoir d'attraction plus fort, puisqu'elles attirent des migrants venant de plus loin. Cela dit, force est de constater que le schéma des migrations vers les villes varie considérablement à travers l'Europe.

Dans cette perspective, la question de l'adaptabilité de l'habitat prend tout son sens. On ne peut pas par exemple penser la vieillesse sans prendre en compte l'organisation de la ville, sans agir sur les conditions de l'habitat. L'offre, tant sur le plan technique (foyer-logement, adaptation de l'habitat, villages-retraite, habitat intergénérationnel, résidences avec services, unités de vie à taille humaine, institutions médicales ...) que sur celui de l'environnement (services aux personnes, organisation des réseaux de transport ...) est appelé à évoluer. Si l'on part du principe que la priorité est la personne, l'enjeu est bien de développer une approche modulaire, évolutive qui permette de favoriser le lien social. Il y a de nombreuses manières d'inventer et de proposer un l'habitat qui soit autant une solution de logement qu'un accès à la modernité et au vivre ensemble.

### 2.6.2 Remparts et digues du XXI<sup>e</sup> siècle

En 2010, l'ONERC<sup>179</sup> a publié un intéressant rapport qui pose clairement la question : « Comment les grandes villes des pays en voie de développement pourront-elles faire face à ces dangers dont les chercheurs soulignent l'intensification probable ? Comment aussi ne pas s'inquiéter en pensant à toutes ces villes au nord comme au sud, situées dans les deltas des grands fleuves et directement menacées par la montée des océans qui pourrait approcher d'un mètre en 2100 ? N'oublions jamais que l'Europe, continent le plus découpé de façades maritimes sur lesquelles sont situées de grands ports et de grandes villes, est particulièrement concernée par cette question ».

Outre la nécessité de tenir compte des changements climatiques qui affectent les régions des villes, elles génèrent par ailleurs un microclimat, appelé l'« îlot de chaleur urbain » soit un excès des températures de l'air dans les zones urbaines en comparaison avec les zones rurales qui les entourent, qui aboutit, on l'a vu, à un écosystème. Les maxima d'intensité de cet îlot de chaleur peuvent aller de 2°C pour une ville de 1 000 habitants jusqu'à 12°C pour une ville de plusieurs millions d'habitants, et jouent donc un rôle important dans la vulnérabilité aux fortes chaleurs.

La prospective sur les efforts que doivent faire les villes pour protéger leurs habitants des phénomènes dus au changement climatique, extrêmes ou non est une application du principe de précaution qui doit être aujourd'hui intégré en amont de toute opération d'urbanisme, comme les SCOT ou dans les matériaux de construction.

Les plans d'adaptation développés par les villes ne sont que « la partie émergée de l'iceberg », selon l'ONERC, des politiques et mesures qui ont un effet sur leur adaptation au changement climatique. Il existe en effet une multitude de plans, de projets et de politiques qui concourent déjà ou peuvent concourir à adapter la ville au changement climatique, et l'enjeu est aussi de les identifier pour

---

<sup>179</sup> Rapport au Premier ministre et au Parlement Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique: villes et adaptation au changement climatique, novembre 2010.



optimiser leur rôle : politiques de prévention des risques naturels, mesures d'information et de sensibilisation des populations sur les risques et les consignes à suivre en situation de crise. Les documents d'urbanisme peuvent fournir un cadre à l'adaptation, de même que l'ensemble des mesures de protection des espaces naturels à condition d'y inclure des dimensions climatiques, l'isolation renforcée des bâtiments, etc.

Mais l'adaptation est, en France, à un stade préliminaire et les villes internationales ne sont pas plus avancées si l'on fait exception de quelques pionnières. La généralisation de cet état d'esprit doit être favorisée par l'Etat par la fourniture d'outils, d'incitations et de cadres méthodologiques communs, révisables et ajustables en fonction des retours d'expériences des acteurs impliqués. Ainsi la loi Grenelle II impose un volet adaptation dans les PCET (article L.229-26, II, 2° du Code de l'environnement adopté dans le cadre de la Loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010).

Les villes peuvent aussi intégrer leur démarche d'adaptation dans leur Agenda 21. Initiative à la fois plus ancienne et plus large, parce que visant l'ensemble des aspects du développement durable, les Agenda 21 locaux sont plus nombreux que les PCET. Actuellement, plus de 900 collectivités territoriales (20 régions, 53 départements, 194 réseaux intercommunaux et 651 communes) se sont engagées dans l'élaboration d'un Agenda 21. Ces Agenda 21 n'incluent donc pas automatiquement de PCET, et des villes qui n'ont pas de PCET peuvent théoriquement entamer des réflexions et prendre des mesures en matière d'adaptation au changement climatique dans le cadre de leur Agenda 21<sup>180</sup>.

Notons que l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) a produit en 2009 un guide méthodologique *Construire et mettre en œuvre un Plan Climat-Énergie Territorial* qui précise qu'un PCET devrait avoir deux volets complémentaires et indispensables : un volet atténuation (la réduction des émissions de gaz à effet de serre) et un volet adaptation (qu'il définit comme la réduction de la vulnérabilité du territoire au changement climatique). Cependant, la plupart des PCET développés jusqu'à présent mettent surtout l'accent sur l'atténuation, et l'adaptation est souvent laissée de côté, certaines se limitant à un paragraphe général et peu opérationnel.

L'ONERC valide pour ce qui est de l'adaptation au changement climatique notre postulat de la ville écosystème, à la fois en ce qui concerne l'effet systémique des mesures à prendre au niveau communal ou intercommunal, mais aussi au niveau des réseaux de ville. « La spécificité la plus marquante des impacts du changement climatique en zone urbaine est leur interdépendance. Parce que les villes sont des systèmes très intégrés, les impacts dans différents secteurs interagissent et doivent être considérés d'une manière holistique, l'approche secteur par secteur étant particulièrement inadaptée aux grandes agglomérations : tout impact touchant une partie de la ville touchera potentiellement tout le reste de manière indirecte.

Ainsi, les impacts sectoriels ne doivent pas être pris en compte séparément les uns des autres : le changement climatique apportera une combinaison de l'ensemble de ces impacts. Cette combinaison pourra créer des amplifications, par exemple si une réduction de la fréquentation touristique se produit alors que la demande d'investissement dans des protections côtières augmente ».

Si les initiatives d'adaptation sont toutes liées à la présence de l'une au moins des quatre situations suivantes : appartenance à un réseau, vulnérabilité démontrée par des événements climatiques passés, proximité avec un autre territoire qui s'adapte, présence d'un élu engagé dans le développement durable, le rapport constate que de nombreuses barrières informationnelles (poids des incertitudes, manque d'exemple), financières, techniques (manque de compétences sur le sujet),

---

<sup>180</sup> Source : rapport de l'ONERC (Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique).

cognitives (perception des risques par exemple), normatives et institutionnelles (partage des compétences sur un même territoire, propension au statu quo) peuvent expliquer le faible nombre des collectivités territoriales. Une vigoureuse politique nationale est donc nécessaire.

En cela si appartenir à un réseau facilite la prise de conscience et l'émergence de politiques d'adaptation, les villes pourraient accéder de manière plus importante au marché carbone à travers les dispositifs MDP (mécanismes de développement propre) et MOC (mise en œuvre conjointe) ; un rapport de CDC Climat<sup>181</sup> le recommande. Des obstacles importants y sont répertoriés : les mesures d'atténuation et d'adaptation ne sont pas facilement chiffrables ; les coûts de transaction et ceux des études préliminaires effraient les responsables, enfin l'état actuel du marché carbone est très indécis. Beaucoup d'élus connaissent mal la finance carbone. Pourtant, l'écosystème mondial urbain gagnerait à une vraie équité et durabilité avec de tels dispositifs.

### Quel changement climatique à Paris ?

Le projet EPICEA (Etude Pluridisciplinaire des Impacts du Changement climatique à l'Echelle de l'Agglomération parisienne) est le fruit d'une collaboration entre la Ville de Paris, Météo-France et le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB). L'objectif central du projet est de quantifier l'impact du changement climatique à l'échelle de la ville et l'influence du bâti sur le climat urbain afin de proposer des stratégies d'adaptation.

Les travaux sont répartis en trois volets : évolution du climat urbain dans la perspective du changement climatique ; étude particulière d'une situation extrême (la canicule d'août 2003) ; lien entre l'urbanisme et le climat urbain. Ce projet apporte une aide à la décision dans un contexte d'adaptation du territoire face au changement climatique puisque l'approche retenue a l'intérêt de mettre en avant les paramètres urbains les plus influents et leurs impacts météorologiques.

Le volet 1 s'intéresse à l'évolution du climat urbain dans la perspective du changement climatique. Des simulations sur l'agglomération parisienne sont réalisées en utilisant le schéma de ville Town Energy Balance (TEB). Le modèle TEB a été développé au Centre National de Recherches Météorologiques (CNRM) de Météo-France/CNRS pour calculer les échanges d'énergie et d'eau entre les villes et l'atmosphère. Il représente la ville de manière théorique sous la forme d'un canyon urbain dans lequel est modélisée l'évolution temporelle de la température de la rue, des murs et des toits. Il est ici utilisé en mode « forcé », en appliquant des conditions météorologiques à l'échelle régionale avec un forçage sur plusieurs dizaines d'années de données à 1 km de résolution par l'intermédiaire du système SAFRAN, sur le climat présent (données de réanalyse 1970-2007) et sous climat modifié (projections climatiques 2071-2099). Son homologue pour la végétation, Interactions Sol-Biosphère- Atmosphère (ISBA), est également utilisé. Les projections climatiques utilisées sont issues du modèle global de climat ARPEGE-Climat développé au CNRM et pris en compte dans les modèles du GIEC, suivant deux scénarios d'émission (A1B et A2). Une descente d'échelle est préalablement effectuée sur ces données climatiques par les méthodes statistiques « quantile-quantile » et « type de temps », suivie d'une correction.

L'étude s'attache à évaluer l'impact du changement climatique sur la température de l'air dans la ville et aux alentours. Les résultats sont analysés selon la classe d'urbanisation (milieu urbain, périurbain et rural). Ils mettent en évidence une hausse systématique de la température de l'air à 2 m de plus de 2°C, modulée selon le scénario et la classe d'urbanisation. Cette augmentation est visible sur la température minimale et la température maximale à 2 m et est nettement plus marquée en été qu'en hiver. Les indices de froid sont par conséquent en forte régression, tandis que les indices de chaleur sont en forte expansion, et des phénomènes tels que des jours très chauds ( $T_{max} \geq 30$  °C) ou très-très chauds ( $T_{max} \geq 35$  °C), très rares en climat présent, feraient partie du climat courant à la fin du XXI<sup>e</sup> siècle. Les hausses de température les plus fortes s'opèrent en milieu rural (en raison de l'assèchement des sols associé à une forte augmentation de la température des sols et à une diminution de l'évaporation), ce qui conduit à une diminution des forts îlots de chaleur urbain (ICU) en période nocturne et une apparition de cas d'ICU négatifs en journée. Par ailleurs, l'analyse des degrés-jours unifiés de chauffe et de refroidissement permet d'illustrer l'évolution de la demande énergétique. En hiver, une diminution de l'ordre de 30% est simulée en climat futur par rapport au climat présent, correspondant à une augmentation des besoins en chauffage. A l'inverse, la hausse simulée en été des degrés-jours correspond à une demande accrue en terme de besoin en climatisation.

Colloque : Renforcer la Résilience au Changement Climatique des Villes, Université de Metz, juillet 2011

<sup>181</sup> Ville et marchés du carbone, Mécanisme de développement propre et mise en œuvre conjointe. Bilan de l'expérience des villes. Éditions OCDE 2010.

### 3. LE GOUVERNEMENT URBAIN

A l'heure actuelle, le contexte socioéconomique est peu propice à l'intégration des préoccupations environnementales. Prenons l'exemple du bâti : l'exigence de travaux pour améliorer l'efficacité énergétique et écologique d'un bâtiment est souvent rejetée par les propriétaires particuliers, désintéressés et/ou en difficulté financière. Les subventions et niches fiscales sont instables et insuffisantes pour stimuler la rénovation écologique. En outre, les entreprises françaises sont rares à proposer un savoir-faire adapté. Il est temps de changer d'approche : plutôt que d'agir seulement sur les externalités négatives, pourquoi ne pas plutôt agir sur l'ensemble des usages simultanés et flux autour d'un système de ressource donné. Et sur un territoire donné.

Ce serait là le véritable atout d'une vision écosystémique. C'est à l'échelle de la collectivité, entendue ici comme un écosystème, quasiment à circuit fermé, qu'il faut appliquer ce modèle de régulation intégrée. « *On ne peut diminuer la place de l'automobile, régler le problème de l'étalement urbain ni envisager une réforme des logements, sans les collectivités territoriales* » affirmait Michel Delebarre, député-maire de Dunkerque, dans un entretien accordé au journal la Tribune pendant la 6<sup>ème</sup> conférence européenne des villes durables<sup>182</sup>.

De plus, les enjeux démographiques et le changement climatique, avec ce qu'il implique en termes d'adaptation, présentent la ville avec des défis de très long terme. Seule la collectivité est en mesure de répondre à ces enjeux croisés. Sans oublier que sur les grands projets d'aménagement, le retour sur investissement peut n'être perceptible qu'à l'horizon de 20 ou 30 années. Or le seul acteur capable de supporter une telle durée est le secteur public, le seul qui puisse se permettre d'intégrer une notion du temps aussi distendue. Il est donc évident que le secteur public jouera un rôle clé dans cette conception écosystémique du territoire, notamment pour le financement de nouvelles infrastructures. La collectivité sera chargée ainsi de maîtriser un dispositif complexe où interagiront le local et le national, le secteur public et le secteur privé, différents maillons et compétences de l'économie.

Une fois qu'ont été identifiées les mesures permettant d'améliorer le développement urbain, il faut aussi pouvoir les mettre en œuvre de manière efficace. La collectivité devra préparer les conditions politiques et institutionnelles qui faciliteront sa mise en œuvre et son appropriation par les parties prenantes. A cette fin, il est impératif de comprendre et d'agir sur les règles et facteurs qui influencent les comportements des citoyens et acteurs de la ville. Les politiques de développement urbain aujourd'hui sous-estiment encore l'importance de l'appropriation d'un projet global de vivre ensemble par la population. Or selon Jacques Theys et Cyria Emelianoff, « *la plupart des objectifs proposés sont irréalisables sans un minimum d'implication directe des habitants [...]* »<sup>183</sup>. Au contraire, la collectivité territoriale doit s'investir lourdement dans la préparation de ce contexte, notamment en privilégiant l'innovation. Toujours selon Theys et Emelianoff, « *il est clair en second lieu que l'efficacité de beaucoup des mesures politiques à mettre en œuvre passe également par des innovations institutionnelles dans le gouvernement des villes : décloisonnement des services et des interventions sectorielles, prise en compte du temps long dans les décisions, mise en place de nouvelles formes de*

---

<sup>182</sup> Michel Delebarre, propos recueillis par Pierre Kupferman et Dominique Pialot, Michel Delebarre : *une fiscalité européenne, ce n'est pas forcément un scandale*, La Tribune.fr, 16 mai 2010.

<sup>183</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, *Les contradictions de la ville durable*, Le Débat, n°113, janvier-février 2001.

*partenariat et de gouvernance, création éventuelle de véritables pouvoirs d'agglomération, renforcement de la décentralisation. »*<sup>184</sup>

Les autorités locales sont des machines technocratiques : leur organisation de plus en plus lourde et complexe a contribué à déresponsabiliser leurs ressources humaines, perdues sous un amas de procédures administratives. Cette inefficacité partielle et ces lourdeurs ont contribué à dégrader le fonctionnement et l'impact de la démocratie locale. Les gouvernements locaux doivent impérativement redevenir des vecteurs de débat et d'action.

Les projets de ville durable sont aussi des projets politiques. Ils contribuent à renforcer le rôle et les compétences de la collectivité territoriale en créant un espace pour l'innovation économique, technique et démocratique. Innovation aussi dans les perceptions de l'espace, dans l'imaginaire et la culture locale. « *Le défi n'est pas le changement qui est inévitable, ni l'adaptation, qui est toujours nécessaire. Le défi est de réussir une mutation profonde pour anticiper, diriger et mettre en valeur le changement et l'inscrire dans un projet de civilisation* » affirme Voula P. Mega dans son ouvrage<sup>185</sup>.

### 3.1 Vivre ensemble en multitude

La ville est avant tout un projet collectif, un « territoire projet »<sup>186</sup> qui doit mobiliser en amont toutes les parties prenantes de son développement et de son usage. Le projet doit être construit sur des objectifs élaborés en commun, en fonction des caractéristiques du territoire, de ses acteurs, de ses ressources, de ses contraintes et opportunités. Le projet doit aussi être pensé et mené en articulation avec les autres territoires et projets existants.

#### 3.1.1 L'individualisme partagé

Pour Michel Destot, maire de Grenoble : « il faut passer d'une approche spatiale et territoriale physique [de la ville] à une approche basée sur le vivre ensemble ». Prenons l'exemple de la gestion des mobilités. Nous avons pu mesurer la complexité d'appliquer une politique coordonnée, intégrée ; tout en mobilisant des systèmes et acteurs multiples et contradictoires. La difficulté aussi de prendre une décision politique sans pouvoir clairement évaluer toutes ses répercussions sur les autres politiques publiques, les flux économiques, les dynamiques sociales et l'environnement. Les politiques locales visant la « mobilité durable » sont en effet, dans les mots de Boillat et de Pini : « *tirillées entre deux exigences : celle de leur efficacité du point de vue environnemental avant tout, et celle de leur acceptabilité politique, social et économique. Une mesure potentiellement très efficace peut donc se révéler absolument inapplicable, en raison des oppositions, des résistances, des comportements d'évitement ou des effets pervers qu'elle susciterait* »<sup>187</sup>. Le vivre ensemble peut servir de structure à la cohérence globale.

---

<sup>184</sup> Ibid

<sup>185</sup> Voula P. Mega, *Modèle pour les villes d'avenir*, l'Harmattan, 2008.

<sup>186</sup> Sylvain Allemand, *Les collectivités locales peuvent encore mieux faire...*, in *Le temps des Régions*, Pouvoirs Locaux n°70, III, septembre 2006.

<sup>187</sup> Patrick Boillat & Giuseppe Pini, *De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain*, in *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

Après avoir concilié résistances, demandes contradictoires, comportements individuels et collectifs, la politique de mobilité durable doit nécessairement tenir compte du compromis. Compromis qui nécessite en outre d'être accepté par les parties prenantes locales. Il appartient aux politiques de la collectivité de faire un travail d'information auprès des citoyens pour susciter l'appropriation de la vision du *vivre ensemble*. C'est ce *vivre ensemble* qui responsabilisera la population, assurera la cohésion sociale et, au final, rendra les mesures tolérables et acceptables par et pour tous.

### 3.1.2 Favoriser des espaces publics... spontanés

Les politiques et les élus devront également tirer parti d'une certaine flexibilité des aspirations de la population. Comme nous l'avons déjà vu, il serait complexe, sinon illusoire, de vouloir optimiser la mobilité ou densifier la ville si le modèle le plus répandu reste celui du pavillon individuel. Il apparaît que les ménages cherchent en priorité une certaine qualité de vie, au détriment des distances courtes. C'est donc aux responsables de porter une vision du *vivre ensemble* qui mette l'accent sur une promesse d'amélioration de cette qualité de vie afin d'endiguer l'hémorragie au profit de la périphérie. Et donc de casser les associations automatiques entre qualité de vie et pavillon individuel, et entre stress et densité.

Le politique ne pourra obtenir une action véritablement collective et légitime en faveur d'un projet de développement urbain durable que si elle s'appuie sur l'exercice de la citoyenneté. Pourtant, il peut se révéler difficile de mettre en place un processus participatif autour de la gestion durable des villes car « *il y a contradiction entre les qualifications spécialisées et les temps longs de l'environnement, et les demandes de participations souvent ponctuelles et centrées sur l'actualité* » affirmait déjà en 1998 un participant de l'atelier « villes durables, villes vulnérables » pendant le colloque international « villes du XXI<sup>e</sup> siècle » de La Rochelle<sup>188</sup>. Pour obtenir le soutien des citoyens, le politique devra proposer un projet dont les bénéfices – et les contraintes – sont répartis de manière équitable d'une commune à une autre, d'une région à une autre, d'un groupe socioéconomique à un autre.

Enfin, à une nécessaire pédagogie pour renforcer le sentiment citoyen doit être associée une responsabilisation des habitants. C'est d'ailleurs un des reproches majeurs que formule Claude Chaline à l'Etat français : celui-ci est parfois trop protecteur (par exemple en intervenant financièrement auprès des victimes d'inondations... dont les domiciles sont situés sur zone inondable), ce qui n'exclut évidemment pas une solidarité nationale. Et de citer l'exemple du nouveau gouvernement britannique qui cherche à désengager l'Etat de la gestion de proximité de la ville, en attribuant des responsabilités aux habitants, dans le cas de la gestion d'espaces verts par exemple.

---

<sup>188</sup> Ariel Alexandre et Jacques Theys, Synthèse de l'atelier *Villes durables, villes vulnérables* du colloque international « Villes du XXI<sup>e</sup> siècle », La Rochelle, 1998.

### Les coopératives d'habitants : des visions partagées... mais restrictives/excluant

On l'appelle le Village vertical<sup>189</sup>. Il s'agit d'un projet de coopérative d'habitants qui s'inspire d'expériences conduites en Suisse et au Québec. L'objectif, défini sur le site internet, est clair : « *Dans un secteur aussi vital que le logement, nous refusons de voir la recherche du profit à court terme prendre le pas sur les valeurs humaines et environnementales. C'est le sens même du projet porté par le Village Vertical, coopérative d'habitants pilote, laboratoire d'écologie urbaine...* ». Car le principe de ce genre d'habitat est d'impliquer les futurs habitants et coopérateurs, réunis au sein d'une même association-coopérative, dès les phases de conception, jusque dans la gestion de la structure. Les habitants seront locataires des logements (ils verseront à la coopérative – propriétaire – un loyer non pas indexé sur les prix du marché, mais « *qui reflète en toute transparence le coût réel d'exploitation de l'immeuble* »<sup>190</sup>). La mixité sociale faisant partie des objectifs, le Village vertical accueillera quatre logements sociaux. Le terrain, situé à Villeurbanne a été vendu à l'aménageur et les premiers modèles de statut juridique pouvant encadrer cette nouvelle forme d'habitat sont en cours d'élaboration. Une nouvelle façon d'envisager le « vivre ensemble ». Mais si l'initiative est intéressante pour les perspectives qu'elles ouvrent, au moins au point de vue juridique, elle présente une limite évidente : celle d'être pour l'instant le fruit d'un groupe très restreint, issu d'un cercle socioéconomique privilégié. Il existe donc le risque de provoquer une sorte de collectif refermé sur lui-même, et ce, malgré la volonté d'ouverture et de mixité. Faut-il nécessairement y voir une limite ? Selon Cyria Emelianoff notamment, « *nous sommes tous dans des entre-soi familiaux, professionnels, amicaux. Au moins, dans ces quartiers, l'entre-soi met en route une expérimentation sociale très intéressante* »<sup>191</sup>. Blaise Desbordes, responsable développement durable de la Caisse des Dépôts et Consignation confirme : « *l'entre soi, ce n'est vraiment pas nouveau, c'est une tendance lourde du développement urbain depuis longtemps. La collectivité devrait au contraire s'appuyer sur le dynamisme d'une partie de la population pour servir le développement urbain à long terme* ».

Selon Antonio Da Cunha, « *l'intégration d'une planification spatiale visant la densification et d'une politique de mobilité durable [...] ne peut réussir que si elle est fermement soutenue par une forte volonté de qualifier l'espace urbain* »<sup>192</sup>. Et notamment l'espace public puisque celui-ci est, par définition, accessible à tous. En privilégiant l'accessibilité et la proximité de ses espaces publics, la ville durable leur redonne du contenu et du sens, et les démocratise. Elle choisit de se reconstruire autour d'espaces publics de qualité, accessibles et « requalifiés ».

Historiquement, on entend « l'espace public » comme le lieu de débat et d'idées. En urbanisme, le même terme désigne les rues, places et esplanades publiques, gratuites et accessibles pour tous. Selon Saskia Sassen, sociologue urbaine, l'espace public aujourd'hui se définit comme « *lieu du conflit mais aussi de l'intégration, de l'échange et de la circulation, le lieu où se construisent et se déconstruisent perpétuellement les identités individuelles et collectives, de l'apprentissage de la ville, de la citoyenneté* »<sup>193</sup>. Selon elle, l'espace public d'antan s'est étiolé, en faveur d'espaces de consommation de plus en plus privatisés et ordonnés.

Ce nouvel espace public est plus complexe à identifier et délimiter puisqu'il est le fruit des perceptions individuelles tout en n'appartenant à la collectivité. Dans son analyse des « apéros Facebook », ces invitations virtuelles – via le réseau social Facebook – qui réunissent des milliers de jeunes pour une soirée éphémère dans un espace public de la ville, le sociologue François de Singly reformule le phénomène : « *on veut être tranquille, mais pas seul [...] faire partie d'une communauté et redevenir des anonymes ensuite* »<sup>194</sup>.

<sup>189</sup> [www.village-vertical.org](http://www.village-vertical.org)

<sup>190</sup> Claire Alet-Ringenbach, *Des logements conçus et gérés par leurs habitants*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009.

<sup>191</sup> Cyria Emelianoff, *Les quartiers Durable en Europe : un tournant urbanistique ?*, *Urbia* (4), juin 2007.

<sup>192</sup> Antonio Da Cunha & al, *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>193</sup> Saskia Sassen, *Les villes dans l'économie globale : vers une nouvelle théorisation et un programme de recherche*, in *Villes du XXI<sup>e</sup> siècle*, Collections du Certu, mai 1999.

<sup>194</sup> François de Singly, propos recueillis par Lisette Gries, *Dans les sociétés individualisées, on veut être tranquille, mais pas seul*, in *Libération*, 16 avril 2010.



### 3.1.3 Imagination et mutualisation

Les espaces publics de nos villes sont organisés de manière disparate : de quartiers hauts en couleur, où sont installés une multitude de commerçants, de cafés en terrasse, on passe rapidement à des zones grises sans surprises, et sans espaces publics attractifs. Or, selon Cyria Emelianoff, la ville s'organise autour de « lieux », d'espaces comme des places ou des cafés, des maisons ... La ville est un tissu de lieux que chaque citoyen perçoit et s'approprie de manière unique : un même lieu peut être qualifié d'espace public, d'espace sans voiture, ou alors d'espace de rencontre. Le lieu mêle systématiquement les fonctions et les usages<sup>195</sup>, devenant espace de liberté en ce qu'il est polyforme et imaginaire.

Cependant, la réalité est parfois plus abrupte. Les espaces publics sont aussi synonymes d'insécurité, de vide et générateurs de peur. Il revient à l'urbaniste et à la ville d'animer ces espaces. La mise en place de politiques culturelles nécessite en amont une réflexion sur le lieu, ses formes et ses usages afin d'optimiser l'appropriation des espaces publics concernés. Dans cette perspective, l'architecte Dominique Perrault a développé un projet en collaboration avec Cyrille Poy et Richard Copans qui vise à redorer l'image des nombreux lieux délaissés et vides au sein de la ville (terrains vagues, campements illégaux par exemple). Il veut montrer « *qu'il n'y a pas de maudits, de déviants. Il faut casser la peur, les fatalités* »<sup>196</sup>. D'autres ont développé des projets similaires, à la croisée entre enjeux sociaux et supports artistiques : les *parking days* par exemple consistent à investir une place de parking pour y installer son coin de verdure, des tables de pique-nique, un rouleau de gazon, des terrains de badminton, des buissons, etc. Ce genre d'événements, organisés ponctuellement par des associations est emblématique d'une réappropriation éphémère mais symbolique de l'espace public. Espace public qui redevient un espace qui crée du lien social, espace public comme lieu d'échange. La première édition des *parking days* se déroulait début septembre à Paris, avec pour objectif, d'après John Bela, activiste américain du collectif fondateur de l'évènement, de « *faire prendre conscience aux Parisiens que la ville leur appartient aussi* »<sup>197</sup>.

En bref, la ville ne se résume pas au simple aménagement de l'espace physique. Elle doit aussi aménager les lieux qui vont structurer les échanges sociaux et l'imaginaire collectif. Et au-delà, les villes du XXI<sup>e</sup> siècle auront besoin de créer des espaces publics « cognitifs » qui facilitent l'accès à l'information, la communication et l'apprentissage du vivre ensemble.

#### **Requalifier par l'appropriation : la solution d'un espace semi-public ?**

A Malmö, en Suède, dans l'écoquartier d'Augustenborg, « *les habitants [...] s'occupent de leur quartier, car ce sont eux qui ont voulu les équipements qui s'y trouvent. Un processus participatif a créé une très forte identification au lieu* » explique Catherine Charlot-Valdieu, spécialiste de la durabilité urbaine<sup>198</sup>. Selon elle, des bailleurs sociaux français en visite dans le quartier seraient restés bouche bée devant les équipements collectifs parfaitement entretenus. Le sentiment d'appartenance semble jouer un rôle crucial pour éviter les dégradations. Associé à la mutualisation des moyens et des responsabilités (dans la gestion des places de jeux, des espaces verts, de l'entretien des façades, etc.) cela diminue de plus les coûts d'entretien et crée du lien social. Une telle initiative pose en filigrane une question sur le droit à l'usage, difficile en raison de la prégnance du droit de propriété dans notre édifice juridique. Sur cette question, l'ADEME questionne actuellement la possibilité de mutualiser la production énergétique au niveau d'îlots locaux dans le cas des bâtiments à énergie positive.

<sup>195</sup> Cyria Emelianoff, *Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in *Techniques Territoires et sociétés*, 35, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

<sup>196</sup> Dominique Perrault, propos recueillis par Anne-Marie Fèvre, *Métropolis aère la ville*, in *Libération*, 26 août 2010.

<sup>197</sup> Laure Noualhat, *J'irai planter sur vos parkings*, in *Libération*, 16 septembre 2010.

<sup>198</sup> Catherine Charlot-Valdieu, propos recueillis par La Revue Durable, *Collaborer avec les habitants pour faire avancer la durabilité*, in *La Revue Durable* n°28, février-mars-avril 2008.



## 3.2 Le pouvoir foncier, clé de la démocratie urbaine

### 3.2.1 Qui maîtrise le foncier ?

Au sein de la ville, l'espace est une ressource rare et non renouvelable. Il joue un rôle central dans l'écosystème urbain : l'espace sert de support à la biodiversité urbaine qui s'y développe, s'y adapte et s'en nourrit. L'espace – ou l'absence d'espace – maîtrise complètement le développement et les évolutions de la ville. En d'autres termes, l'urbanisme repose sur la maîtrise de l'espace. Or celui-ci est aujourd'hui un bien marchand, soumis aux aléas du marché foncier. *« Ce ne sont ni les élus, ni les architectes ni les urbanistes, ni, à plus forte raison, les citoyens qui commandent vraiment aujourd'hui l'évolution de nos cités. C'est le prix d'un bien rare et non reproductible, soumis actuellement à aucune régulation efficace : le foncier »*<sup>199</sup> affirme Denis Clerc.

Dans les zones fortement urbanisées, où la demande de logement est structurellement très élevée alors que l'offre est spatialement contrainte, les propriétaires font monter les prix. En s'accroissant, le phénomène de rente foncière contribue à pousser les ménages les plus pauvres vers la périphérie. Ceux-ci vont rejoindre les ménages aisés qui veulent de l'espace et une qualité de vie périurbaine. Le résultat est donc doublement catastrophique : alors que le prix du logement monte dans le centre-ville, la périphérie s'étale en accueillant de plus en plus de locataires aux revenus modestes ou désireux d'espace.<sup>200</sup>

*« Il y a donc régulièrement des conflits de gestion au sein de la collectivité, entre le besoin de recettes foncières – qui pousse si possible à vendre des terrains vite et à un prix élevé, et les objectifs du développement durable qui s'inscrivent dans la durée, s'appuient sur un « foncier patient », des projets concertés mais lents et du foncier dont le prix reste maîtrisé »,* selon Blaise Desbordes de la Caisse des Dépôts et Consignations.

### 3.2.2 Le foncier rare et convoité

Le prix de l'immobilier influence très directement sur la structuration de l'espace et sur l'organisation socioéconomique de la ville. Pour mitiger la hausse des prix du foncier et la spéculation, le politique a souvent justement privilégié l'étalement urbain : en augmentant la surface habitable, le prix du terrain se stabilise. Le cas de la gestion de la mobilité est à nouveau emblématique. Nous l'avons vu, l'efficacité des mesures appliquées dépend de multiples variables : par exemple, une politique de mobilité durable dépend lourdement de la maîtrise du foncier. Autrement, l'étalement urbain viendra miner la politique de mobilité mise en œuvre.

La ville durable doit donc s'appuyer sur un contrôle strict de l'espace afin d'accroître l'efficacité des politiques de développement durable mises en œuvre, mais aussi au nom du droit au logement. Concernant la maîtrise du foncier, deux conceptions s'opposent : une régulation par le marché ou, au contraire, une régulation publique justifiée par une conception de l'espace comme ressource non-renouvelable et source d'externalités. D'un côté, il apparaît difficile d'assimiler l'espace et son organisation à des biens ou services marchands et d'autre part, la régulation publique n'a pas fait ses preuves jusqu'ici. Le curseur doit donc être placé entre les deux pour obtenir une solution réaliste et acceptable : il s'agirait alors d'organiser une régulation par le marché, mais encadrée par une

<sup>199</sup> Denis Clerc & al, *Pour un nouvel urbanisme*. Editions Yves Michel, 2008.

<sup>200</sup> Denis Clerc et Hervé Vouillot, *L'urbanisation contre l'urbanisme*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009.

réglementation publique stricte afin de limiter la spéculation et les externalités indésirables liées à l'espace comme bien marchand<sup>201</sup>.

### 3.2.3 Le foncier, un bien commun privé

Il n'existe pas de recette miracle pour maîtriser le foncier. Une maîtrise publique permettrait une redistribution plus juste de l'espace habitable mais n'apparaît pas comme une solution réaliste et faisable. Néanmoins, pour Denis Clerc et les auteurs de *Pour un nouvel urbanisme*<sup>202</sup>, les autorités locales peuvent décider à l'avance de l'allocation des surfaces, et les acheter « en réserves foncières ». La législation française permet en effet aux communes qui le souhaitent de créer une institution foncière et publique pour gérer les titres fonciers de la commune, et de financer l'achat des sols grâce à un prélèvement fiscal spécifique.

Si on en croit Vincent Renard<sup>203</sup>, aux « Pays-Bas ou en Suède, quand un terrain est classé en zone constructible, le propriétaire reçoit une lettre des services fonciers de la ville l'invitant à passer prendre son chèque en règlement du prix du terrain. » Dans ces pays, la collectivité maîtrise parfaitement le foncier : elle achète et équipe les terrains avant de les revendre selon une grille de prix. De son côté, le Danemark a mis en place un système efficace de stimulations fiscales qui incitent le propriétaire à vendre en le rémunérant pour la plus-value anticipée de son titre foncier.

Il faudrait donc aussi envisager un changement d'échelle dans l'attribution des permis de construire, changement que le Grenelle de l'environnement avait un temps laissé espérer : les permis de construire devaient être transférés au niveau de l'agglomération, ce qui aurait permis d'équilibrer les projets sur un grand territoire. Mais la mesure fut malheureusement abandonnée, au grand dam des milieux de l'urbanisme durable.

Il est impératif que la ville durable échappe aux dérives de l'économie foncière sinon elle reproduira les mêmes inégalités et injustices spatiales que la ville d'aujourd'hui. Il n'est pas question en effet que la ville de demain ne permette pas l'intégration sociale dans un même tissu urbain et ne respecte pas le droit au logement pour tous : « *Un toit pour tous dans les villes durables* »<sup>204</sup> (Hervé Vouillot et Denis Clerc). Cette exigence appelle donc au renouvellement de la politique nationale de maîtrise de l'espace et de l'immobilier.

Selon Blaise Desbordes, responsable du développement durable à la Caisse des Dépôts et Consignation, la question centrale est la suivante : « est-ce que les recettes des collectivités doivent être assises sur le foncier ? ». La réponse est immédiate : on ne pourra endiguer l'influence du foncier dans l'aménagement urbains qu'à la condition de « dé-corréler recettes foncières et collectivité ».

Mais se pose alors un paradoxe évident : comment parler de gouvernance, de démocratie participative d'une part, et prôner d'autre part une maîtrise du foncier par la puissance publique ou les acteurs institutionnels dans une logique top-down ? La vraie question est dès lors de concilier un nécessaire processus participatif, et des méthodes « gouvernementales », « politiques ». C'est le vrai débat.

---

<sup>201</sup> Denis Clerc & al, *Pour un nouvel urbanisme*. Editions Yves Michel, 2008.

<sup>202</sup> Ibid.

<sup>203</sup> Vincent Renard, propos recueillis par Sandra Moati, *Il faut réformer le pouvoir foncier*, in La ville autrement, Hors Série poche n°39, *Alternatives Economiques*, juin 2009.

<sup>204</sup> Denis Clerc et Hervé Vouillot, *L'urbanisation contre l'urbanisme*, in La ville autrement, Hors Série poche n°39, *Alternatives Economiques*, juin 2009.

### 3.3 Cette fameuse gouvernance urbaine

La gouvernance de la ville... Avant de se pencher sur ses modalités, il faudrait savoir ce que le terme recouvre comme processus, comme outils. Par simplification, on entendra dans la suite la gouvernance comme le « gouvernement de la ville », avec ce que cela implique en termes de conciliations entre volontés et intérêts d'acteurs différents.

La gouvernance de la ville durable représente un défi de taille pour les pouvoirs publics urbains : elle suppose de réformer l'aménagement de la ville mais aussi et surtout ses processus démocratiques. Effectivement, une politique d'aménagement urbain soulève la difficulté de la coordination des actions, intérêts et valeurs très différentes des parties prenantes du développement urbain. Elle soulève aussi la difficulté de comprendre et de gérer des découpages et structurations institutionnelles et spatiales dont les intérêts et compétences divergent fortement. Ce problème de gouvernance nécessite « *une meilleure connaissance de la structuration du pouvoir urbain et des processus décisionnels dans les agglomérations et les métropoles qui [devrait ainsi] favoriser une meilleure compréhension des structures d'opportunité pour le développement de politiques de durabilité* » affirme Antonio Da Cunha<sup>205</sup>.

La question de la gouvernance urbaine et locale est donc au cœur des débats sur la ville durable : comment lisser les disparités économiques pour plus d'équité sur le territoire ? Comment créer continuité et harmonie entre centre et périphérie ? Comment concilier exigences individuelles et protection de biens publics ? Faut-il privilégier une gouvernance centralisée ou au contraire décentralisée ?<sup>206</sup>

#### 3.3.1 La transversalité n'est pas l'intégration

Selon Laurent Théry, « on doit raisonner la ville à une échelle multiple. On ne peut pas la résumer à un périmètre circonscrit: le territoire de la ville est un territoire variable qui n'a pas de frontière précise. La ville doit être pensée sur des territoires flous et incertains ». Il y a donc des échelles à mieux prendre en compte, comme celle de l'agglomération. Car pour l'instant, la seule échelle vraiment reconnue est celle de commune. « C'est celle qui vaut pour résoudre les problèmes de proximité mais elle n'est pas utile pour raisonner la globalité de la ville. A contrario, on pourrait penser de ce fait qu'il faut passer à une échelle du « territoire flou » mais ce serait sous-estimer les effets du découpage institutionnel ».

Si l'échelle de la proximité est celle de la commune, c'est celle donc de l'agglomération qui est indispensable pour rendre cohérent les politiques urbaines. La solution passe par l'agglomération, à laquelle il faut donner une place pour rendre cohérent tout un faisceau de politiques publiques de la ville. L'échelle de l'agglomération, c'est l'échelle des communautés urbaines, des communautés d'agglomérations.

D'où une refonte nécessaire des responsabilités pour les communautés urbaines ou d'agglomération. Pour l'instant, les agglomérations ne sont que des regroupements de moyens et non des entités de pouvoir politique. Et Théry de souhaiter que l'on « donne à l'agglomération la qualité du suffrage

<sup>205</sup> Antonio Da Cunha & al, *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>206</sup> Antoine S. Bailly, « Pour un développement social urbain durable au XXI<sup>e</sup> siècle », in *Techniques Territoires et sociétés*, 35, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998.

universel qui donne à ses élus un rôle de décision directe et donc le pouvoir d'assumer les politiques d'ensemble, les politiques stratégiques dont ils n'ont pas suffisamment les moyens aujourd'hui ».

Les politiques d'aménagement sont imbriquées les unes dans les autres. La réflexion sur la densité n'a pas de sens par exemple si elle n'est pas construite en lien avec la réflexion sur les politiques des transports, des services mais aussi sur la qualité des espaces publics. L'échec ou le succès de la ville durable est donc fortement tributaire de synergies et d'effets ricochets, de facteurs entrecroisés. Penser la ville comme un écosystème permet de construire une réflexion cohérente et « intégrée », de maîtriser l'ensemble des facteurs de manière simultanée.

Au cours des années 1990, à la recherche d'une approche plus intégrée des politiques urbaines, les collectivités ont restructuré leur organisation interne pour faciliter la communication entre les services de l'administration, et par la même, les imbrications et les synergies entre programmes de développement urbain. Mais selon Cyria Emelianoff, « *cette approche reste trop surplombante pour engager de nouvelles pratiques au sein des services* »<sup>207</sup>. Elle propose donc notamment une seconde stratégie qui consiste à créer des structures spécialement en charge des politiques transversales. Mieux, la gestion de ces nouvelles structures serait confiée au directeur ou au secrétaire général ou au directeur des services techniques, facilitant un peu plus la démarche « intégrée ».

La transversalité des services de l'administration territoriale doit permettre le développement d'une vertu qui est celle également qui nourrit les écosystèmes. Denis Clerc l'exprime à propos des éco-quartiers : « *la combinaison vertueuse d'une série d'objectifs et de mesures qui se renforcent mutuellement et non une juxtaposition d'actions et réalisations sans lien entre elles* »<sup>208</sup>.

#### **Un cas de transversalité et coordination / gouvernance manquée : le Grand Paris**

(D'après Naïri Nahapétian dans *La ville Autrement*)<sup>209</sup>

En Avril 2009, à la cité de l'architecture et du patrimoine, dix équipes, composées d'architectes et d'urbanistes, ont présenté leurs conceptions de Paris en 2030 au Président de la République. Chaque projet proposait une réponse aux enjeux de compacité, de densité, d'écologie et de mixité socioéconomique. Anecdote peut être, ce projet présidentiel est, selon Naïri Nahapétian, pourtant révélateur de la faible coordination entre institutions publiques et des failles du modèle de gouvernance actuel.

Dans le cadre de ce projet 2030, l'Élysée avait annoncé la création de 70 000 logements par an d'ici 2030, visiblement sans prendre connaissance du schéma directeur d'Ile-de-France adopté en 2008 qui prévoyait déjà la construction de 60 000 logements chaque année. Pire, le schéma directeur n'avait toujours pas été validé par le gouvernement. Dans la même veine, le métro automatique entre les deux aéroports parisiens annoncé par le président n'a visiblement pas été conçu en lien avec les travaux prévus par la région pour prolonger et améliorer le réseau de transport francilien.

### **3.3.2 Concertation et vision partagée : la ville participative**

Les projets de ville durable soulèvent la question du dialogue entre parties prenantes, de l'aménagement et de la gestion urbaine. Car « la ville est un système conflictuel, pétri de tensions et de contradictions. [...] Il faut considérer le conflit comme normal et comme révélateur de ce qui se passe dans l'écosystème. Il faut l'assumer » affirme Jean-Pierre Charbonneau.

<sup>207</sup> Cyria Emelianoff, *La ville durable en quête de transversalité*, in Nicole Mathieu et Yves Guermond (éd.), *La ville durable, du politique au scientifique*, CEMAGREF, CIRAD, IFREMER, INRA, 2005.

<sup>208</sup> Denis Clerc & al, *Pour un nouvel urbanisme*. Editions Yves Michel, 2008.

<sup>209</sup> Naïri Nahapétian, *Quel Grand Paris pour demain ?*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, *Alternatives Économiques*, juin 2009.

La dispersion et le foisonnement des acteurs de la gestion et de la régulation urbaine, les discontinuités spatiales, les spécialisations fonctionnelles, les inégalités sociales et culturelles, et enfin les problèmes environnementaux, invitent à trouver de nouvelles modalités de conception et de mise en œuvre des projets urbains. Notamment pour que ceux-ci soient plus participatifs, car la ville durable se caractérise avant tout par la transparence, la fluidité et la qualité de l'information spatiale, administrative, écologique qui y circule.

Qui dit gouvernance dit société civile. Une ville plus durable repose donc sur la participation active des citoyens qui doivent accepter et adopter pleinement le projet. C'est pourquoi, selon Denis Clerc, il faut que les structures de concertation et de consultation s'appuient sur une vie associative forte et écoutée<sup>210</sup>.

Concernant les quartiers dits « difficiles », la participation des habitants à la mise en œuvre des politiques locales de l'habitat et de l'environnement urbain permettrait selon Jacques Donzelot, de « *redonner une dignité politique aux gens qui s'estiment déconsidérés par le seul fait d'habiter dans ces quartiers de la relégation* »<sup>211</sup>. Car selon lui « *les droits sociaux ne suffisent plus pour intégrer une société ou l'appartenance passe par l'aptitude aux connexions [...] alors que ceux qui [la] maîtrisent semblent portés à en restreindre le bénéfice pour leur seul usage.* » Il insiste sur le fait que se préoccuper des lieux plus que des gens, ou alors à le faire de manière purement symbolique, sans se doter des moyens d'une véritable emprise sur une population tellement déconnectée de la ville qu'elle nécessite une « *remise en mouvement* » dans son ensemble est une forme déguisée de ségrégation supplémentaire.

Donzelot insiste donc sur le nouveau modèle urbain : « Cela permet aussi bien de comprendre que plus on maîtrise l'accès aux flux, plus on peut choisir librement son lieu de vie, élire celui qui offrira le plus d'aménités en évitant les compagnies indésirables. Le périurbain se développe ainsi selon une logique de « clubbisation » (formule d'Eric Charmes) qui répartit les habitants dans des ensembles distincts à raison de leurs affinités sociales. Par contre, plus les lieux sont subis, plus ils deviennent synonymes de relégation. Cela vaut pour les périphéries lointaines mais aussi et plus encore pour les anciennes cités proches. »

Il pose donc la question : comment rétablir la connexion entre ces quartiers défavorisés et la ville des flux et propose de rechercher la connexion entre la ville et ces quartiers en partant de ceux-ci, par une démarche de restitution à leurs habitants de ce pouvoir qu'ils ont visiblement perdu sur leur territoire, leur cadre de vie, par une manière de tramer entre eux et les forces du dehors les liens nécessaires pour qu'ils profitent des opportunités de la ville. Et propose l'« *empowerment* » : élévation du pouvoir des gens sur leur vie, sur leur avenir.

La dotation de solidarité urbaine (DSU) est officiellement attribuée aux communes « *à raison de l'évident déficit de la qualité de vie* » offerte aux habitants dans certains quartiers. Reconnaître ce préjudice ne justifierait-il pas que soit accordé à ceux-ci un droit de peser sur l'usage de cette dotation dans le cadre d'un partenariat les réunissant avec les élus, les bailleurs et les prestataires de services?

Autrement dit aider à la reconfiguration d'un écosystème citoyen ...

Comment lutter contre les effets de la ségrégation urbaine en matière de scolarité et d'emploi ? Plutôt que de se contenter d'arracher quelques jeunes à ces quartiers, mieux vaudrait tramer des liens méthodiques entre ces derniers et les opportunités présentes.

<sup>210</sup> Denis Clerc & al, *Pour un nouvel urbanisme*. Editions Yves Michel, 2008.

<sup>211</sup> Jacques Donzelot, *Repenser la politique de la ville*, in *Le Monde*, 9 février 2010.

Dans son livre, Voula P. Mega décrit quant à elle avec enthousiasme l'implication de la société civile dans la restructuration de diverses villes européennes. « *A Barcelone, des centaines d'associations urbaines ont participé à la préparation du plan stratégique économique et social, instrument majeur du changement urbain. A Bruxelles, les procédures de concertation pour la planification ont introduit de nouveaux concepts participatifs. [...]. A Valence, les habitants ont participé à l'établissement du tracé de nouvelles lignes de métro* »<sup>212</sup>. Ainsi, se développent un peu partout de nouveaux outils pour la participation des associations, des habitants et d'un cercle très étendu de parties prenantes de la vie locale.

#### **L'Agenda 21, une démarche partagée, de l'élaboration à l'évaluation**

Dans le cadre de son Agenda 21, la ville de Barcelone a mis en place un Conseil Municipal du Développement Durable, composé d'associations, d'entreprises, de membres de l'administration, de syndicats, d'universitaires et d'experts indépendants. Ce conseil a ensuite mobilisé plus de 3 000 participants lors d'un atelier de concertation, asseyant ainsi sa légitimité sur une forte participation locale. Cette mobilisation a été le fruit d'un travail de longue haleine, d'une stratégie élaborée avec l'Université Autonome de Barcelone (intitulée « Critères et propositions pour la participation citoyenne à l'Agenda 21 barcelonais »). En deux ans, le conseil a organisé plus de 200 réunions publiques, mobilisant un grand nombre de structures associatives et privées, et environ 300 citoyens. Au cours de ces réunions, les participants ont formulé 1 300 propositions d'actions, compilées dans une charte (le Compromis citoyen pour la durabilité) en mai 2002. Aujourd'hui, près de 600 structures ont approuvé cette charte : 298 écoles et 303 organisations, dont une centaine d'entreprises. C'est ce compromis citoyen qui a encadré et accompagné la mise en œuvre de l'Agenda 21 de Barcelone<sup>213</sup>.

Mais attention, il ne faudrait pas tomber dans ce que Blaise Desbordes, de la Caisse des Dépôts et Consignations, appelle « *une concertation angélique. [Il faut] s'appuyer sur un partage pragmatique des risques et des bénéfices entre collectivité, promoteurs, et habitants qui valorisent leur immeuble* ». Il faut alors envisager des mesures d'adaptation pendant la concertation elle-même : ceux qui prennent des risques doivent être récompensés. Se pose alors la question de la responsabilité du financement des mesures d'aménagement. Si ce sont des promoteurs, différents outils sont envisageables et peuvent servir à la collectivité : taxe ou interdiction de revente par exemple. On peut décider également de réduire la marge des promoteurs par une clause spéciale qui permettrait des prises de bénéfice plus tardive, mais peut être plus importantes. « *On peut par exemple imaginer un étalement des prises de marge et des prises de risques dans le temps* » affirme Desbordes, et on rentre bien alors dans la logique long-termiste de la ville durable. Mais « *Cela nécessite une réflexion sur une nouvelle ingénierie juridique et financière pour une équité entre les risques et les bénéfices, entre collectivités, promoteurs, habitants, et traversants du quartier. Il y a un New Deal à inventer pour la ville durable* » affirme-t-il également.

#### **3.3.3 Participer au compromis urbain**

Toutes les métropoles européennes disposent aujourd'hui d'un site Internet et d'outils numériques pour faciliter le lien avec les citoyens. Certaines villes ont développé ces outils pour favoriser la démocratie participative locale : blogs, chats avec les élus, lettres d'information diffusées par courriel. Il devient de plus en plus évident que les nouvelles technologies de l'information et de la communication peuvent jouer un rôle central dans la gouvernance de la ville durable. Pourtant, l'échelon communal a du mal à s'approprier ce nouvel espace numérique comme outil de gouvernance pour le territoire.

<sup>212</sup> Voula P. Mega, *Modèles pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008.

<sup>213</sup> Comité 21, Note 21 : *Barcelone de la qualité de vie au développement durable*, septembre 2009.



Selon Pierre Calame<sup>214</sup>, « *il n'y a pas de bon niveau pour gérer un problème, comme par exemple la gestion de l'eau, l'exclusion sociale, l'éducation... [...] Il faut donc que les différentes collectivités (communes, agglomérations, départements, régions) travaillent ensemble* ». C'est bien à l'échelle du territoire qu'il faut organiser la gouvernance des villes de demain. Et par territoire, il faut entendre « *l'espace où se déploie l'essentiel de la vie quotidienne, professionnelle, familiale et sociale, ce que les économistes et les géographes appellent « un bassin d'habitat » ou « bassin d'emploi »* ».

Calame présente la *subsidiarité* comme l'innovation maîtresse de la gouvernance des territoires. Pour lui, c'est au niveau micro-local qu'incombe la responsabilité de proposer des mesures très concrètes en réponse aux problèmes quotidiens posés par la politique urbaine. L'échelon local dispose d'une flexibilité dans ses choix mais ceux-ci restent appuyés à des principes directeurs qui harmonisent l'action des collectivités. Ces principes communs devraient s'appuyer sur un travail lourd de compilation et d'analyse d'expériences réussies et d'échecs de politiques micro-locales afin de refléter la diversité des expériences communales tout en unifiant les territoires autour d'un projet collectif<sup>215</sup>.

### 3.3.4 Réguler les PPP

L'organisation de la participation civile évolue. Le Forum Urbain Mondial de Rio, organisé en 2010 par l'ONU, accueillait pour la première fois des entreprises. Deux demi-journées étaient consacrées aux problématiques qui leur sont propres.

A Liverpool, les partenariats publics privés (PPP) ont investi une partie du centre ville pour... 200 ans ! Une société commercialise le foncier et reverse 5% à la collectivité. Sans en arriver à de telles extrémités (expérimentales), il est certain que faire travailler ensemble les élus et les investisseurs est une condition *sine qua non* pour conduire des projets d'urbanisme durable. Françoise-Hélène Jourda<sup>216</sup> le pense en tout cas et selon elle, des partenariats étroits sont nécessaires pour définir les programmes, choisir les sites. « *Les [élus] possèdent le droit de veto et ils en portent la responsabilité. Les [investisseurs] disposent de la force de proposition et de la capacité de le faire* ». D'où la nécessité de les réunir afin de partager les mêmes objectifs et la même stratégie. C'est le sens de l'initiative du « Cluster Green and Connected Cities<sup>217</sup> » initié par l'association ACIDD et l'école de Management de Grenoble regroupe des villes, des entreprises, des chercheurs et des institutions afin de faire émerger une intelligence collective en faveur de la ville du XXI<sup>e</sup> siècle.

« Les PPP représentent un gros potentiel qui ne s'exprime pas encore » affirme Blaise Desbordes, responsable développement durable de la Caisse des Dépôts et consignation, citant les PPP sur projets immobiliers mais également énergétiques. La difficulté selon lui, c'est que le développement durable – problématique de long terme par excellence – est d'ordinaire l'apanage de la collectivité, de l'instance publique. Hors avec le PPP, cette gestion du temps passe dans les mains du privé qui n'a pas nécessairement les mêmes objectifs de ce point de vue.

Alors, quand les entreprises doivent-elles intervenir ? Si on en croit Stéphane Quéré, directeur du développement durable de Suez Environnement, « *si la gouvernance des villes est l'apanage des élus locaux, [les entreprises] ont quelque chose à apporter dans la phase de conception* ».

<sup>214</sup> Pierre Calame, propos recueillis par Claire Alet-Ringenbach, *Comment révolutionner la gouvernance locale*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009.

<sup>215</sup> Pierre Calame, *ibid.*

<sup>216</sup> Françoise-Hélène Jourda, propos recueillis pour la brochure *Construire la ville durable*, Angers21, la revue du rayonnement partagé, n°7 mai 2007.

<sup>217</sup> [www.greenandconnectedcities.eu](http://www.greenandconnectedcities.eu)



Pour François Moisan, directeur de la stratégie et de l'environnement à l'ADEME, « *la question de la régulation de cette ville écosystème et la place des entreprises semble essentielle. Par exemple, dans le domaine de l'énergie, le risque est que les économies ne soient effectives que chez les ménages aisés. Pour l'instant, la réinjection de l'électricité produite au niveau local dans le réseau n'est pas satisfaisante. Il faudrait pouvoir consommer ce qui est produit à l'échelle d'un îlot, ce qui implique d'avoir des entreprises capables d'assurer ce nouveau service* ».

Les partenariats publics-privés (PPP) peuvent s'avérer particulièrement intéressants pour le financement des surcoûts éventuels liés à la mise en place de mesures écologiques dans le bâti. Les bâtiments économes autorisent des financements publics-privés : « *Au village olympique de Paris, les entreprises EDF et Suez avaient signé des lettres d'intention pour couvrir 150 millions d'euros d'investissement de plus pour les bâtiments. Elles comptaient se rémunérer en contrats de vente de chaleur et d'électricité aux futurs propriétaires/locataires sur vingt ans* » explique Jules de Heer<sup>218</sup>. Un système communément appelé *contracting*, dérivé du Partenariat Public Privé.

#### **Quand société civile, promoteurs et collectivité travaillent ensemble**

A New York, la High Line désignait il y a quelques temps encore une ancienne voie de chemin de fer aérienne construite en 1929 pour acheminer les marchandises du port jusqu'aux entrepôts situés une vingtaine de blocs plus loin. Elle fut laissée à l'abandon à partir de 1980. Elle devait être démolie sur décision de la mairie de New York mais c'était sans compter la mobilisation d'habitants du quartier au sein d'une association « les Amis de la High Line », qui ont combattu avec succès la décision municipale et proposé un projet alternatif : la transformation de cette coulée verte aérienne en voie de promenade publique. La nouvelle High Line est désormais ouverte au public. Placée sous l'autorité de la juridiction des parcs et jardins municipaux, sa réhabilitation s'est faite en grande partie grâce au concours de nombreux dons privés, chose courante aux Etats-Unis. Les bâtiments quasi désaffectés qui la bordaient autrefois accueillent à présent galeries de peinture, boutiques de modes et restaurants<sup>219</sup>.

### **3.3.5 Des écosystèmes de gouvernance**

La ville d'aujourd'hui est source d'inégalités et de disparités fortes. La ville de demain doit s'organiser autour d'un système de gouvernance alternatif, plus démocratique et juste. Dans cette perspective, la ville durable doit se construire sur des politiques intégrées et multisectorielles, et mobiliser les différents échelons de la prise de décision. Elle doit aussi permettre à un large spectre d'acteurs de travailler ensemble à l'élaboration de politiques urbaines durables. Selon François Hacher, il faut articuler et associer « *des institutions politiques, des acteurs sociaux et des organisations privées, dans des processus d'élaboration et de mise en œuvre de choix collectifs capables de provoquer une adhésion action des citoyens* »<sup>220</sup>.

L'heure est à l'innovation et à la modernisation de la politique urbaine. Grâce à une approche participative et transversale, les parties prenantes de la ville durable devront identifier les nouveaux principes directeurs de la politique d'urbanisme « écosystémique » qui va influencer la ville au cours des prochaines décennies. Ces principes directeurs innovants vont changer la manière d'agir et de penser la ville, de se comporter en ville, de vivre la ville.

<sup>218</sup> Jules de Heer, propos recueillis par La Revue Durable, L'urbanisme durable, une aubaine financière, in La Revue Durable n°28, février-mars-avril 2008.

<sup>219</sup> Renaud Machart, La « High Line », jardins suspendus de New York, in Le Monde, 17 août 2010.

<sup>220</sup> François Asher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, éditions Odile Jacob, 1995.

La ville durable est une fenêtre sur de nouveaux horizons démocratiques. Elle peut décroquer les espaces de débat et de décision, développer de nouveaux outils de solidarité et d'égalité entre citoyens, revisiter et consolider les synergies entre politiques globales et actions locales, réintroduire la participation dans des espaces jusqu'ici élitistes comme les politiques d'urbanisme réservées aux architectes, urbanistes et élus. En bref, la ville durable peut devenir une opportunité pour moderniser l'action publique.

## 3.4 Quels outils au service de la gouvernance urbaine ?

### 3.4.1 Une fiscalité à réinventer

Peut-on financer les politiques de développement urbain durable par la fiscalité ? Il s'agit d'une vraie question, à laquelle il n'y a pas de vraie réponse systématique pour le moment. Effectivement, dans les mots de Michel Delebarre, « *refaire la ville sur elle-même [pour limiter l'étalement urbain] en luttant contre les friches et les immeubles dégradés coûte plus cher que de transformer un terrain à bâtir un champ à l'extérieur de la ville* »<sup>221</sup>. Certaines collectivités, réunies en 2010 notamment autour de la conférence européenne des villes durables et du Comité des Régions, souhaitent donc « *obtenir que dans le projet budget de l'Union Européenne, le fléchage sur les objectifs du développement durable bénéficie d'un soutien des fonds européens* » affirme Delebarre<sup>222</sup>. Et d'ajouter que « *cela demanderait inévitablement des réformes de la fiscalité. L'enjeu est de transformer ce qui pourrait être vécu par la population comme des contraintes en choix que cette même population ferait avec ses élus locaux* ».

Reprenons l'exemple filé de la politique de mobilité durable. Comment endiguer le phénomène du « zoning », qui pousse à la spécialisation de quartier et de zones périurbaines, favorise l'étalement urbain, exige des transports supplémentaires et creuse la fracture sociale ? Denis Clerc et les auteurs de *Pour un nouvel Urbanisme* préconisent d'employer l'arme fiscale et s'appuient sur le rapport final du projet européen Scatter<sup>223</sup>. Ce rapport suggère de « *taxer la distance, de détaxer la proximité et d'instaurer des péages urbains* ». Denis Clerc et les auteurs recommandent ainsi de « *transférer tout ou partie du budget des infrastructures routières vers les transports publics pour permettre à ces derniers de faire face à l'afflux prévisible de la demande et encourager les transferts modaux* »<sup>224</sup>.

Le péage urbain est souvent proposé en réponse au double défi quotidien des agglomérations : améliorer le cadre et la qualité de vie des citoyens et financer les politiques de transport. Le péage urbain fait partie des recommandations formulées par le Grenelle de l'environnement en 2008, inspiré de politiques mises en place avec succès dans des villes étrangères comme Londres. Visant la rationalisation de l'usage de la voiture, le Grenelle recommande notamment de donner aux collectivités territoriales « *la compétence pour mettre en œuvre les péages urbains [...] afin de réguler la circulation [...] et de financer des actions en faveur notamment des transports collectifs* »<sup>225</sup>. Les arguments en faveur de ce genre de mesure sont multiples et les politiques expérimentées ailleurs ont donné des résultats concluants : elles ont permis d'asseoir un savoir-faire solide qui

<sup>221</sup> Michel Delebarre, propos recueillis par Pierre Kupferman et Dominique Pialot, Michel Delebarre : *Une fiscalité européenne, ce n'est pas forcément un scandale*, La Tribune.fr, 16 mai 2010.

<sup>222</sup> Idem.

<sup>223</sup> <http://www.casa.ucl.ac.uk/scatter/>, "Sprawling cities and transport, from evaluation to recommendations".

<sup>224</sup> Denis Clerc & al, *Pour un nouvel urbanisme*. Editions Yves Michel, 2008.

<sup>225</sup> Note de synthèse du CERTU, *Mobilités et transports, Péages urbains : permettre leur expérimentation en France*, CERTU, 2008.

facilitera la mise en œuvre par d'autres collectivités territoriales. Aussi, le péage urbain est-il un outil flexible qui peut se décliner selon des objectifs différents et s'adapter à des contextes et des échelles variables. Mais attention, le péage urbain et d'autres outils fiscaux de ce type peuvent contribuer à creuser les inégalités : il est clair pour Jacques Theys et Cyria Emelianoff « *qu'une forte hausse de la fiscalité sur l'essence, une réduction des subventions aux transports publics, ou de fortes restrictions à l'usage de l'automobile risquent d'abord de pénaliser les catégories déjà défavorisées – et en particulier celles qui, habitant en zone périurbaine lointaine, consacrent déjà plus du quart de leur budget aux transports.* »<sup>226</sup>

### 3.4.2 Une politique à définir par les acteurs

Les collectivités disposent de nombreux outils pour orienter les politiques d'aménagement vers plus de durabilité: des démarches, des référentiels, des méthodes ou de lois, visant la prise en compte du développement durable dans les politiques d'aménagement. On citera les Agenda 21 bien évidemment, mais aussi, le cadre de référence des projets territoriaux, la démarche AEU (Approche Environnementale de l'Urbanisme) développée par l'ADEME, les plans climats territoriaux, les suites du Grenelle 2 avec l'appel à projet EcoQuartiers lancé par le ministère de l'écologie, la charte des éco-maires, la grille de lecture développement durable « RST 02 »<sup>227</sup> développée par le CERTU (Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques).

Le Grenelle a permis d'équiper les collectivités d'outils permettant une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux dans le développement urbain : à commencer par la décentralisation de la compétence en urbanisme. Le Grenelle 1 oblige toutes les communautés d'agglomération à élaborer et mettre en œuvre un Plan Climat-Energie Territorial (PCET). Dans cette même veine, le Grenelle 2 s'est attelé au défi d'adapter le code de l'urbanisme aux enjeux de la ville durable. Ce code réformé serait le principe directeur du développement et de l'aménagement durable du territoire. En revanche, le Grenelle n'aborde pas les deux questions déterminantes pour la ville durable de demain : la politique foncière et le plan de financement le plus adapté.

Le contenu environnemental du PLU a été renforcé par la loi Grenelle en particulier, en élargissant les objectifs de développement durable : réduction des émissions de gaz à effet de serre, préservation de la biodiversité. Le règlement du PLU peut imposer une densité minimale de constructions, objectif qui a sa logique puisque les communes peuvent instituer un seuil minimal de densité en deçà duquel un versement pour sous-densité sera dû ; nous avons donc ici une vraie volonté d'éviter l'étalement urbain. Des avancées ont eu également lieu pour les performances énergétiques et environnementales. Le règlement peut aussi décider un nombre maximum d'aires de stationnement qui doit être réalisé à usages autres que d'habitations lorsque le plan de déplacement urbain délimite un périmètre à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports sont suffisantes. La loi prévoit un déplacement des règles de gabarits et de densité du POS, si le conseil municipal le décide dans la limite de 30%, pour les constructions satisfaisant à des critères de performance énergétique alimentée à partir d'équipements performants - autrement dit, on a haussé le seuil qui existait auparavant à hauteur de 20%.

Par ailleurs, l'autorisation d'urbanisme ne peut s'opposer à l'utilisation de matériaux liés au développement durable sous la réserve de bonne intégration architecturale ; le permis de construire a

<sup>226</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, *Les contradictions de la ville durable*, Le Débat, n°113, janvier-février 2001.

<sup>227</sup> Voir : Prendre en compte dans le développement durable dans un projet, Guide d'utilisation de la grille RST 02, DGUHS, CERTU 2006.

également été modifié afin d'intégrer les mesures de lutte contre le réchauffement climatique ainsi une attestation de réalisation de l'étude de faisabilité relatives aux approvisionnements en énergie et la prise en compte de la réglementation thermique doit être fournie et le contrôle des travaux englobera ces autorisations.

Ces modifications législatives vont dans le bon sens et attestent que les responsables politiques ont bien compris que l'urbanisme devait se conjuguer avec l'environnement, et que pour cela l'étalement urbain reste problématique et doit, dans la mesure du possible, être combattu.

Cependant le rapport du CAS déjà cité montre que beaucoup d'instruments en particulier fiscaux ne sont contradictoires avec cette volonté politique. « Une grande partie de l'artificialisation de l'espace résulte de l'action de l'État ou des collectivités territoriales. Or les propriétés publiques sont, d'une manière générale, peu fiscalisées :

- sont exonérés de TFB les immeubles de l'État, des régions, des départements, des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes et des ententes intercommunales, les voies publiques, les ports autonomes, etc. ;
- sont exonérés de TDCAUE, TDENS et TLE (regroupées dans la taxe d'aménagement à partir de 2012) les constructions affectées à un service public ou d'utilité publique, notamment édifiées par l'État, les collectivités locales et leurs groupements, les établissements publics, les mutuelles, etc. ;
- sont exonérés de CET les services et organismes de l'État, les régions, les départements, les communes (ou leurs groupements) et leurs régies non dotées de la personnalité morale pour leurs activités présentant un caractère essentiellement culturel, éducatif, sanitaire, social, sportif ou artistique, les grands ports maritimes, les ports autonomes, les ports gérés par des collectivités territoriales, des établissements publics ou des sociétés d'économie mixte ;
- sont exonérées de TFNB<sup>228</sup> les voies publiques (les routes nationales, les chemins départementaux, les voies communales, y compris les places publiques servant aux foires et marchés, etc., alors que les terrains occupés par des chemins de fer sont soumis à la taxe). Cette exonération constitue une forme de subventions déguisées à la route par rapport au fer : elle minore son coût malgré ses externalités en matière de biodiversité (impermeabilisation, effet de coupure, collision avec des espèces animales, effets des polluants atmosphériques sur la végétation alentour, etc.) ».

Et le rapport conclut : « *Du point de vue des finances publiques, il semble contre-intuitif que l'État et les collectivités territoriales acquittent des taxes assises sur des bases qu'elles se verseraient à elles-mêmes.* » Pourtant, du point de vue économique et environnemental, cela conduit à minorer le coût de ces équipements, parfois facteurs d'étalement urbain et cela n'incite guère l'État et les collectivités territoriales à un usage économe et rationnel de l'espace qui serait conforme à son caractère fini, à sa rareté croissante, aux conflits d'usage ascendants qu'il engendre, à la RGPP, à la thématique de l'État exemplaire et à l'esprit du Grenelle.

---

<sup>228</sup> TFB : taxe sur le foncier bâti ; TDCAUE : taxe départementale pour le financement des conseils d'architecture d'urbanisme et de l'environnement ; TDENS : taxe départementale des espaces naturels sensibles ; TLE : taxe locale d'équipement ; CET : cotisation économique territoriale ; TFNB : taxe sur le foncier non bâti.

Mais toutes ces contradictions demeurent, aussi parce que les permis de construire n'ont pas été transférés aux présidents de la communauté d'agglomération ce qui empêche une cohérence durable du bâti ensuite parce que la nouvelle notion de métropole dans la loi sur les collectivités locales brouille le message et enfin parce que la dimension sociale des villes n'est pas déclinée avec la dimension environnementale, aujourd'hui enfin reconnue. Autrement dit si nous suivons la thèse des bienfaits d'un écosystème urbain, les instruments juridiques ne sont pas au rendez-vous pour en assurer le bon fonctionnement.

## 4. LA VILLE, ECOSYSTEME UTOPIQUE OU ECOSYSTEME DEREGLE ?

L'idée de nouvelles approches et d'un changement de méthode s'impose donc depuis *quelques années face aux carences du concept d'écologie urbaine. Le contexte y est aussi* pour quelques chose : les problématiques écologiques ont évolué et ont envahi l'espace médiatique et l'économie mondialisée crée une compétition acharnée entre cités pour accueillir les investisseurs. Ces changements ont rendu caduques les outils de l'écologie urbaine et la vision écosystémique exclusive. L'heure est désormais aux approches intégrées et transversales caractéristiques des « villes durables ».

Le développement durable constitue une nouvelle approche des problèmes urbains qui, associée à la vision écosystémique, pourrait permettre de répondre aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle.

### 4.1 Une utopie radicale subsiste pour penser la ville

#### 4.1.1 Les villes sixties

Axel Othelet, sociologue, directeur général de l'IRTS (Institut régional du travail social) de Franche Comté développe cette conception d'une utopie urbaine inspirée par le mouvement des décroissants. « Dans une visée postmoderniste, elle permettrait à ses habitants de remonter le fil de l'histoire pour repérer ce qui a délié les Hommes au cœur de la cité, tout en vivant avec des objets contemporains basés sur le développement durable, la décroissance et la communauté. Dans la mesure où le postmodernisme indique que nous atteignons sans doute les limites de la modernité, se pencher à nouveau sur la certitude du passé peut nous permettre d'anticiper autrement l'incertitude de l'avenir. C'est, en quelque sorte, défaire ce qui a été fait, pour reconstruire sur de nouvelles bases [...]. Alors que les années 1960 n'ont pas montré autre chose que la nécessité pour les familles de posséder tous les appareils électroménagers possibles, la ville sixties se propose de réinterroger ces principes. En effet, faut-il une voiture particulière ou deux par famille alors que cet objet reste en moyenne à l'arrêt 92% de son temps ? Une machine à laver, un sèche-linge, une tondeuse ... sont ils des objets nécessaires par ménage ? Pourquoi une famille de quatre personnes possède t'elle environ 3 000 objets alors qu'elle n'en avait pas plus de 200 il y a 100 ans ? Par ailleurs, ne pourrait-on pas imaginer un renchérissement du mésusage à l'instar de ce que prône le politologue P. Ariès (2007).

Questionner les fondements ontologiques du rapport à l'objet et au bien, voilà ce que pourrait être la ville de demain.

La ville sixties, soixante-huitarde diront certains qui, prenant en considération les leçons des erreurs passées des cités utopiques, ne vivra pas en autarcie et sera imaginée collectivement avec une autre vision architecturale et urbanistique « *L'architecte et l'urbaniste ont trop souvent pensé au bonheur de tous, imposant à chacun des normes et des standards qui ne correspondaient à personne, sans jamais se préoccuper du sens même du mot « bonheur » et encore moins de celui du mot « utopie »* » (Paquot, 2007, p. 96).



Une ville qui vivra en interrelation avec la société dans son ensemble : « *C'est dans la diversité que se tient la garantie de l'habitabilité de notre monde* » (Paquot, 1999). Les sixtisiens ne vivront pas dans un monde clos. En effet, la « ville sixties s'oppose à l'habitat communautaire centré sur la « *gentrification* », l'entre soi basé sur l'origine, le sexe, l'âge, etc. Elle se veut être la ville de la communauté territoriale assise sur les attractions passionnelles de l'écologie et des sixties, donc d'une certaine vision du passé et ce, quelles que soient les origines de ses habitants ».

Elle ne constituera pas un ghetto non plus. Être connecté avec l'extérieur c'est pour le « sixtisien », utiliser ses connaissances, son expérience pour enjoindre l'autre à faire des efforts pour sauvegarder notre environnement.

La ville sixties s'appuiera sur les « 8 R » proposés par l'économiste S. Latouche (2006) : réévaluer, reconceptualiser, restructurer, redistribuer, réduire, réutiliser, recycler et relocaliser les activités humaines, pivot de la décroissance : produire et consommer à l'échelle régionale, limiter les déplacements, rapprocher les centres de décision des habitants, etc. pourrait être au cœur de l'organisation sociale et spatiale de la ville sixties.

Cette production et consommation locale pourraient s'appuyer sur l'instauration d'une monnaie propre complémentaire, à l'image de l'expérimentation du Sol, véritable monnaie solidaire.

La ville sixties sera écoconstruite intégralement, voire auto-écoconstruite, à l'image des exemples de villages communautaires. Le bâtiment étant de très loin le plus gros consommateur d'énergie, la ville sixties se souciera en priorité de la qualité environnementale des habitations. Elle sera par ailleurs autosuffisante en matière de rejets domestiques et industriels. Dans la mesure où la recherche d'un équilibre en termes de « dépollution » à un endroit produit des déséquilibres à un autre en déplaçant la pollution, comme c'est le cas avec le traitement des eaux usées et l'épandage des boues d'épuration.

La ville sixties n'est pas passéiste. Bien que l'écologie soit supposée hostile à l'aménagement et mue par une vision nostalgique et trahissant un refus de modernité, elle est tout le contraire.

La ville sixties est ainsi un chemin idéologique, passerelle entre l'utopie esquissée des années 1960 et l'utopie nécessaire du XXI<sup>e</sup> siècle.

#### 4.1.2 Les villes en transition

Le mouvement de Transition est né en Grande-Bretagne en septembre 2006 dans la petite ville de Totnes. L'enseignant en permaculture Rob Hopkins avait créé le modèle de Transition avec ses étudiants dans la ville de Kinsale en Irlande un an auparavant. Il y a aujourd'hui des centaines d'Initiatives de Transition dans une vingtaine de pays réunies dans le réseau de Transition (Transition Network).

La Transition en question est le passage « de la dépendance au pétrole à la résilience locale ». Les populations locales sont invitées à créer un avenir meilleur et moins vulnérable devant les crises écologiques, énergétiques et économiques qui menacent en agissant dès maintenant pour réduire la consommation d'énergie fossile ; reconstruire une économie locale vigoureuse et soutenable et retrouver un bon degré de résilience par la relocalisation de ce qui peut l'être ; acquérir les qualifications qui deviendront nécessaires.

Chaque collectivité locale trouvera par elle-même les actions qui lui conviennent en fonction de ses ressources et de ses enjeux. Il n'y a pas de réponse toute faite. Le modèle de Transition offre un cadre de travail cohérent mais non coercitif.

Ressource précieuse, le groupe Objectif résilience, a été créé pour discuter sur le mouvement de Transition, les traductions, les évènements, la recherche de participants, le partage de ressources et la coordination d'efforts aux niveaux régionaux, nationaux et de la francophonie. Ce mouvement est particulièrement développé au Québec.

#### 4.1.3 La ville sans ou post carbone

On peut considérer que la ville sans carbone est non seulement une utopie mais une contre utopie, puisque l'absence de carbone est non seulement impossible mais signifie la fin de toute activité ; on considèrera donc plutôt l'appellation post carbone qui donne la mesure de la volonté de changer de modèle d'urbanisation.

Il n'empêche que cette notion d'abandon du carbone ou plutôt d'une vie saturée par le carbone suscite de nombreux mouvements. Citons par exemple le mouvement « taka » pour « taka réduire tes émissions de CO<sub>2</sub> », et aussi pour TAXe CARbone, avec Redistribution. L'association « taka » a pour but de regrouper le plus grand nombre de citoyens pour agir contre le réchauffement climatique et mettre en place en France le projet Facteur 4. Ce mouvement bordelais affirme que pour résoudre la crise climatique, « taka » aurait pu aussi s'appeler JUST DO IT, comme y incite le philosophe Michel Serres. Il organise des manifestations comme la VELORUTION CLIMATIQUE organisée à Bordeaux; 3 000 cyclistes attendus pour défiler en ville) « pour que le rêve d'une société sans carbone devienne réalité ». De nombreux mouvements associatifs urbains existent ainsi dans le monde.

Jacques Theys a parfaitement illustré la nécessité de passer à une ville « post carbone » mais de faire sur ce sujet la différence entre la pure utopie et l'utopie dynamique, donc réaliste<sup>229</sup>. Partant du fait que les villes contribuent de manière déterminante à l'effet de serre et à la consommation d'énergies fossiles (pour au moins la moitié, voire jusqu'à 80% selon les estimations), il souligne les controverses très fortes sur l'efficacité et le réalisme d'interventions urbaines massives par rapport à d'autres actions alternatives, a priori plus simples, dans l'industrie ou la construction automobile. Et remarque que le rapport Stern, la référence mondiale en matière de politique climatique, ne consacre à la ville que quelques pages sur 650 !

La reconstruction des villes dans une société post carbone est selon lui très contrastée : d'un côté, une vision optimiste, qui prend appui sur l'extraordinaire floraison d'initiatives locales en matière de « villes bas carbone », « d'écoquartiers », « d'écocités », de projets de « mobilité douce » ou « durable », de bâtiments publics à énergie « passive » ou même « positive » ... Bedzed (Beddington Zero Energy (fossil) Development), dans la banlieue de Londres, le quartier Vauban à Fribourg, Kronberg à Hanovre, Hammarbysjösted ou Vikki dans les pays scandinaves, Dongtan en Chine ou Masdar-City à Abu Dhabi, parmi bien d'autres... sont ainsi devenus en quelques années les symboles de ce qui est perçu comme une révolution dans les manières de construire, de se déplacer, d'habiter... dans le futur. Des réseaux de ville très actifs, tout une dynamique de projets innovants favorisés par des aides multiples à tous les niveaux, ainsi que des politiques normatives ou incitatives clairement affichées sur le long terme se sont construits si bien que l'on peut penser, effectivement,

---

<sup>229</sup> CONSTRUCTIF, n°23 - juillet 2009 Scenarios pour une ville post-carbone par Jacques Theys.

que le mouvement vers des villes sans carbone est lancé ; que les solutions techniques existent qu'il ne reste plus, avec les financements adoptés, qu'à mettre en œuvre ...

Mais, à cet optimisme, poursuit-il, s'oppose « *une vision beaucoup plus sceptique* qui constate, d'abord, que les expériences précédentes ne concernent encore qu'une fraction très limitée des populations urbaines et se déroulent sans englober l'ensemble des problèmes urbains. Il remarque que ces deux visions, « optimistes » et « pessimistes », se rejoignent, réduisant chacune à sa manière l'importance et la complexité des changements devant nécessairement être faits, au niveau des villes, pour préparer la transition inéluctable vers une société post-carbone énergétique.

Il développe au sein de la mission Prospective du MEDDADT trois scénarii, ou plutôt trois configurations.

Dans une première configuration, les marges de manœuvre pour des politiques de « rupture » à l'échelle des villes sont perçues comme faibles : les collectivités locales, les entreprises et les habitants s'adaptent intelligemment à des incitations, des contraintes ou des opportunités qui sont essentiellement *externes*.

Une seconde envisage un renouvellement massif des infrastructures urbaines et énergétiques, mais reste prudente sur la possibilité de changer les modes d'occupation de l'espace ou les modes de vie.

Enfin une troisième explore les conditions et les impacts attendus de mutations de forte ampleur dans ces deux décennies<sup>230</sup>. Cela veut dire que l'adaptation des villes aux défis climatiques et énergétiques futurs ne pourra se limiter aux infrastructures ou au fonctionnement urbain, mais qu'elle devra également concerner la géographie des localisations, les formes urbaines et les modes de vie, à cause de l'obligation de diviser globalement par 4 les émissions de gaz à effet de serre ; la nécessité de préparer le passage à d'autres énergies que le pétrole et – à un moindre degré – que le gaz et le charbon non décarboné ; et enfin le besoin d'adopter nos sociétés futures aux impacts du changement climatique. Ce qui est incertain, en revanche, ce sont les cheminements possibles pour affronter ces trois défis qui, pour les villes, dépendront beaucoup des représentations que se font les différents acteurs des contraintes, des opportunités, ou des marges de manœuvre possibles dans les décennies à venir.

Mais pense Jacques Theys ce scénario de reconfiguration des territoires urbains, qui est le plus efficace lorsque l'on cherche à se représenter ce qui pourrait être la ville post-carbone, avec l'image d'agglomérations plus compactes, mieux équilibrées, alliant mixité fonctionnelle et mixité sociale, bien structurées par des réseaux de transport collectif performants, est aussi le scénario le plus difficile à concevoir, et ceci pour deux raisons de nature très différentes.

---

<sup>230</sup> On peut annoncer ici que les scénarii seront développés p.108 si le lecteur veut en savoir plus tout de suite.

Le *premier obstacle* est scientifique. Il subsiste, en effet une controverse importante sur ce que pourrait être une structuration urbaine « idéale » du point de vue énergétique et du risque climatique<sup>231</sup>.

La *seconde difficulté* – socio politique – est de surmonter le scepticisme dominant sur la possibilité de changer en profondeur ou même simplement d'infléchir les structures et localisations urbaines. Entre observer qu'il existe des « modèles » plus ou moins adaptés à la future société post carbone et conduire les transitions vers ce qui serait effectivement souhaitable, il y a tout un monde et particulièrement celui de la volonté politique et des instruments utilisables.

Il y a d'abord insisté Jacques Theys « le poids de l'*inertie* – surtout dans les villes européennes où la « transition urbaine » semble déjà très avancée ainsi que la très *grande complexité des systèmes d'action* à faire évoluer : modifier les formes urbaines ne suppose pas seulement d'articuler les politiques foncières, immobilières et de transport mais aussi d'intervenir sur la localisation des entreprises, sur le marché de l'emploi, sur la fiscalité locale, sur les services ... avec tous les problèmes de gouvernance que cela implique. Il y a aussi la question de l'échelle : l'échelle de l'agglomération apparaît elle-même de moins en moins pertinente comme espace de structuration des déplacements et d'agencement des grandes fonctions urbaines si bien qu'on peut se demander s'il ne serait pas plus efficace de repenser non pas les villes mais l'aménagement des territoires et des régions urbaines – ce qui reposerait, d'une autre façon, la question du polycentrisme. » Il y a enfin et surtout les *conséquences* majeures *qu'auront en termes de modes de vie et de relations sociales* les ruptures politiques qui viennent d'être évoquées. La baisse historique des densités constatée depuis deux siècles en Europe, et accélérée depuis le milieu des années 1970, s'explique pour des raisons très profondes qui ne sont pas seulement liées à l'évolution des systèmes de transport et au marché immobilier mais à des choix de modes de vie, à l'organisation familiale, à l'individualisme, aux préférences pour la nature, à la peur de l'autre ... Or, comme Marc Wiel, ancien directeur de l'Agence d'Urbanisme de Brest, l'exprime très bien, « *dans l'évolution vers la ville post carbone on ne pourra pas gagner sur tous les tableaux à la fois* » (sur la densité et les émissions de CO<sub>2</sub>, sur les vitesses de déplacement, sur le coût du logement, sur l'accès à la nature et aux services, sur les modes de vie et l'organisation du temps ...). *Il faudra choisir*. Cela suggère, là encore, *deux variantes* possibles du troisième scénario. Dans une première variante les moteurs essentiels de la transition seraient les collectivités locales et les politiques territoriales de « réagencement » des régions urbaines. Dans une seconde, les transformations majeures viendraient de ruptures importantes dans les modes de vie et les systèmes de valeur – avec une évolution marquée vers des sociétés à la fois plus « urbaines » et plus frugales.

---

<sup>231</sup> A partir de l'article de référence publié en 1989 par Newman et Kenworth, l'accent a été mis sur les relations entre densité urbaine et consommation de carburant par habitant : entre Ho Chi Minh Ville et Atlanta, les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports peuvent varier d'un facteur 1 à 100 ; et 1 à 10 pour les agglomérations les plus développées. Cette polarisation sur la densité – certains chercheurs ont parlé de « l'obsession de la densité » - a ce pendant été critiquée au tournant des années 1990-2000, en particulier par Alain Bertaud, consultant à la Banque mondiale, pour lequel la façon dont sont géopolitiquement distribués les populations, les emplois, les aménités urbaines, et les réseaux de transport collectifs autour des centres secondaires (et du centre ville) est au moins aussi importante que la densité elle-même pour expliquer les consommations d'énergie liées aux déplacements. Observant que le modèle « idéal » de « villages urbains », autosuffisants en emploi et en services, et reliés entre eux par des transports collectifs efficaces n'a malheureusement jamais fonctionné dans aucune ville, il remet également en cause la préférence largement partagée pour une structure urbaine polycentrique et plaide soit pour un monocentrisme dense (exemple de Shanghai), soit pour un *polycentrisme modéré* compatible avec un bon fonctionnement des réseaux de transports publics. Si l'on ajoute que tous ces travaux négligent la question de l'énergie dans l'habitat, il faut bien constater que les conclusions à en tirer pour l'action ne sont pas évidentes.

Dans l'une et l'autre de ces hypothèses, une des clefs qui semble devoir être déterminante pour aller vers une reconception des villes dans la société post carbone devrait être de bien différencier, pour mieux les articuler ensuite, les différentes échelles territoriales. Marc Wiel, à nouveau, propose ainsi d'appréhender les changements éventuels dans les politiques urbaines et les modes de vie à *quatre échelles différentes* :

- le *quartier*, lieu d'accès à l'habitat et aux services de proximité ;
- l'*agglomération*, lieu de cohérence entre emploi, logement et services ;
- les *régions urbaines* (ou les métropoles) espace de maîtrise de l'urbanisation et de configuration des grandes infrastructures ;
- l'*aménagement du territoire* (l'extra urbain), lieu des grands arbitrages entre nomadisme et sédentarité, activités réelles et virtuelles, loisirs et emplois... et donc des grands choix en termes de modes de vie et d'aménagement du temps.

C'est là, sans doute, une complexité supplémentaire. Mais on ne peut imaginer une transition aussi radicale que l'évolution vers des villes post carbone sans tenir à la fois tous les fils que cette multiplicité d'échelles conduit à évoquer.

#### 4.1.4 La ville monde

Les chercheurs anglo-américains des années 1980 utilisent le terme de « world city » (John Friedmann et Goetz Wolff, 1982) celui de « global city » (Saskia Sassen, 1991) ; la majorité d'entre eux est d'accord pour affirmer que « global city » reflète certainement mieux que « world city », les mutations structurelles des villes en charge du commandement de l'économie globale même s'il est vrai que l'inconvénient de « global city » réside dans le fait que l'expression (reposant sur le choix d'indicateurs prenant en compte les activités boursières et l'ingénierie financière) a été initialement utilisée pour trois villes New York, Londres et Tokyo.

En fait, cette ville monde se décline selon deux conceptions

D'une part, la ville monde consiste dans le réseau des villes entre elles, que nous avons plus haut comparé à une vaste Hanse mondiale. Comme le dit Denise Pumain<sup>232</sup>, « la réflexion sur la ville idéale change de perspective si l'on se représente la ville comme un élément dans un système de villes. [...] La persistance de la configuration générale des systèmes de villes reflète leur extraordinaire capacité d'adaptation à des modifications considérables de la société, de la technique et des cultures urbaines. Le système général des villes fait partie de ces savoirs collectifs qui ne se localisent pas dans un centre particulier et qui émergent de manière non intentionnelle dans un ensemble en interaction ». Autrement dit, ce n'est plus seulement la cité elle-même qui pourrait nourrir l'utopie humaine, institutionnelle, artistique, chère à Colonna ou à Ledoux, mais le système mondial de cités qui pourrait alimenter une mondialisation utopique.

---

<sup>232</sup> Denise Pumain, *Le système des villes du monde*, in le catalogue de l'exposition « A la recherche de la cité idéale », Institut Claude Nicolas Ledoux, 2000.

Mais Saskia Sassen nomme « ville globale » cette nouvelle articulation du global et du local, du monde et de la ville, des micro transformations et des déstabilisations générales du « pouvoir formel ». Pour elle, en devenant l'enjeu concret du face-à-face du capital mondialisé et des populations précarisées cosmopolites, la ville est à la fois l'espace d'un affaiblissement des pouvoirs formels (notamment nationaux) et de l'ouverture de nouveaux espaces de politisation, de l'émergence de nouveaux sujets politiques agissant au niveau subnational comme au niveau supranational, qu'ils soient guerriers ou démocratiques. La ville globale est à la fois l'espace de l'émergence et de la multiplication de nouveaux acteurs sociaux collectifs démocratiques, des réseaux terroristes modernes et des politiques de sécurité. Lieux de multiples possibles et de multiples dangers, les villes deviennent à l'intérieur d'elles-mêmes l'espace social et politique de la mondialisation, comme les expositions universelles contiennent, tous les quatre ans, le monde entier dans la ville d'accueil. C'est ce qu'en France le think tank « Urban Trends » commence à approfondir.

#### 4.1.5 La ville fertile<sup>233</sup>

La Ville fertile, exposition citée plus haut, est un projet de société très moderne. Il repose sur un pacte visant à ce que les hommes habitent leur monde en accord avec toutes formes de vie et plus précisément avec les milieux naturels. L'enjeu consiste à « penser la ville comme un grand milieu vivant et à en respecter les règles de fonctionnement et d'équilibre dont on a cru, à tort, pouvoir s'extraire », résumant Michel Pena et Michel Audouy, commissaires et scénographes de « La Fabrique du Paysage », l'une des sections de l'exposition. Il est vrai que cette exposition incarne une utopie écosystémique de la ville, en ce qu'elle veut montrer que les aspirations nouvelles des citoyens recréent une nature dans la ville, laquelle forme une sorte de jungle (le mot est d'ailleurs prononcé) ; cette utopie, qui a des racines au plus profond de l'histoire car toutes les villes ont été conçues avec des jardins et des fontaines, est ici d'autant plus éloquente sur la manière dont les hommes veulent vivre au XXI<sup>e</sup> siècle qu'elle est conjuguée avec une urbanisation croissante et une perte de connaissance des cycles naturels.

#### 4.1.6 La ville surgie de nulle part

Dans la tradition américaine des villes surgies de nulle part comme Las Vegas, des villes utopiques naissent dans des pays émergents, qui doivent offrir à leurs populations en pleine explosion un cadre de vie urbain répondant à la fois à leurs aspirations nouvelles et aussi à la nécessité économique d'habiter près des centres de production ; cette nécessité aboutit aussi bien à des tentatives de ville écologique passionnantes qu'à des défis déroutants et qui seront sans doute très vite chassés par la crise économique.

La ville de Dongtan, près de Shanghai, fait partie des premières. Les travaux de cette cité verte ont commencé fin 2006. Elle va voir le jour au milieu des marais si elle est vraiment construite, car le projet semble être stoppé. Elle veut être construite de toutes pièces pour respecter le concept 100% écologique. La société Arup élabore le site de Dongtan. Leur source d'inspiration : « l'écovillage » anglais Bedzed. Font partie des secondes, Masdar (source en arabe), la ville du développement durable au cœur du désert des Emirats, a été conçue comme la première ville zéro-carbone du

---

<sup>233</sup> En référence à l'exposition « La ville fertile » qui s'est déroulée au Palais de Chaillot en 2011.



monde' dans le désert d'Abou Dhabi, comme la suite logique de la plus grande tour du monde de Dubaï et des îles artificielles en forme de palmiers. Masdar, la ville issue du projet, à mi-chemin entre une forteresse médiévale et une ville futuriste, a maintenant ouvert les portes aux habitants de son premier quartier achevé Norman Foster, du cabinet d'architectes Foster and Partners à l'origine du projet, explique avoir combiné le design de haute technologie aux anciennes pratiques de construction des peuples du désert pour créer un modèle de communauté du développement durable, dans un pays où le pétrole peut tout acheter mais où l'on commence à réfléchir au jour où les ressources seront épuisées. En contraste avec cette vision pleine d'espoir, il a aussi illustré la mentalité grandissante de communautés fermées sur elles-mêmes pour se protéger des villes voisines et préserver leur harmonie, et porté une ombre potentiellement inquiétante au tableau.

Un des objectifs, éviter les centres commerciaux gigantesques et les banlieues clinquantes, est parfaitement rempli. M. Foster a décortiqué les fondamentaux de l'architecture du Moyen-Orient du XVI<sup>e</sup> siècle pour en garder ce qui a permis aux peuples d'alors de survivre par des températures allant jusqu'à 150 degrés. Masdar a donc été érigé sur un plateau artificiel à 7 mètres de haut pour profiter de la brise du désert et les rues ont été orientées de manière à être les plus ombragées possibles. Avec l'aide de consultants en environnement, la température ressentie dans la ville a été baissée de 7 degrés, permettant une énorme économie d'électricité. L'énergie nécessaire est évidemment à 90% solaire et le reste est produit par l'incinération des déchets. Les centres de traitement de l'eau et autres nécessités sont installés à l'extérieur de la ville.

Les voitures traditionnelles n'ont pas leur place dans Masdar : elles sont remplacées par des voitures électriques, qui ne circulent que dans un réseau souterrain. Une fois à bord, on indique la destination sur un écran et la voiture se met en route sans chauffeur, reliée par câble, ou sur rails.

A la surface, on ne peut circuler qu'à pied, pour des raisons à la fois écologiques et de santé : l'obésité est un problème important dans cette partie du Moyen-Orient, car tout le monde utilise la voiture pour fuir la chaleur écrasante.

Les immeubles accueillent des laboratoires de recherche spécialisés en développement durable, affiliés au MIT. Ils sont faits de panneaux en éthylène tétrafluoroéthylène, plastique translucide reconnu pour sa durabilité. Les quartiers résidentiels sont occupés par les chercheurs, les étudiants et leurs familles, dans le respect des standards du Moyen-Orient. De l'extérieur, on ne peut pas voir dans les maisons et aucune fenêtre ne donne directement sur une autre habitation. Enfin, les femmes et les familles sont d'un côté du quartier, les hommes célibataires de l'autre, avec une place publique au cœur de la communauté.

Comment ce centre va pouvoir vivre dans une structure aussi artificielle ? L'objectif des 90 000 habitants en journée (choisis par le propriétaire qui n'est autre que le gouvernement des Emirats) serait atteint à partir des activités issues de la « vitrine technologique » que serait cette ville, et les activités tertiaires.

Comme on l'a fait observer « Bien que les idées de M. Foster puissent être appliquées dans d'autres villes non-artificielles, personne ne niera le fait qu'une ville traditionnelle de plusieurs millions d'habitants ne peut pas être réorganisée de la sorte. Sa vision est en fait à l'image d'une des conséquences de la mondialisation : une division accrue entre des enclaves luxueuses ayant les

moyens de ces performances techniques et des gens vivant dans des ghettos, dont la priorité est d'assurer leur survie, et pour lesquels le développement durable ne signifie pas grand chose. ».

M. Foster espère ne pas créer d'exclusion et souhaite que la ville héberge tous les groupes de la société mais les 4 dernières décennies ont fourni la preuve que les communautés extrêmement riches et les classes moyennes éduquées tendent à rester entre elles, cloisonnées dans de « petites » utopies.

Enfin, on pourrait interpréter le concours du Grand Paris comme une tentative d'utopie, à la fois de ville monde et de ville fluide, écosystème avec, pour certains projets, un bras de mer Christian Blanc l'avait un instant conçu ainsi en voulant réconcilier le pire et le meilleur : « *Le meilleur, c'est une des plus belles villes du monde, deux mille ans d'histoire passionnée et un nom qui résonne comme une légende universelle. Ce sont des talents et des traditions qui se confrontent souvent avec bonheur à la modernité et une certaine idée de l'art de vivre entre culture et loisir. Le pire, ce sont des zones urbaines de plus de 100 000 habitants dans un état de misère et de décomposition sociale qui font honte à notre démocratie. C'est l'étalement urbain qui grignote les espaces naturels et les enfouit sous des nappes sans âme, sans caractère, sans personnalité. C'est le zoning qui a morcelé le territoire et créé le fossé qui entrave la ville de Paris et l'isole. C'est un réseau de transports qu'on a conduit, faute d'investissement et d'ambition, jusqu'à l'asphyxie. C'est une capitale économique qui manque cruellement de grands lieux, réputés mondialement, de création de richesse et d'innovation* »<sup>234</sup>. Si l'utopie a changé de dimension, la réalité, et en particulier la réalité financière la limite de nos jours : le magazine Megalopolis remarquait que le 1<sup>er</sup> juillet 1967 le quartier de la Défense était montré aux lecteurs de Paris Match « *avec ses tours climatisées, ses jardins suspendus, et ses 25 000 places de parking* »... La modernité était verticalité, densité et béton. Les concepteurs du Grand Paris ont d'abord dessiné des images futuristes pour ériger une « *métropole réunissant le cœur historique de l'agglomération et les banlieues : on va faire Central Park à la Courneuve ! On va végétaliser la Tour Montparnasse ! OK les gars, merci, mais on va plutôt faire un grand métro a répondu le gouvernement.* »<sup>235</sup> Coût : 21 milliards d'euros ...

## **4.2 Les obstacles à la ville durable**

### **4.2.1 L'inertie des systèmes énergétiques**

Dans une étude sur la ville post-carbone en 2030-2050, publiée dans « Constructif » en juillet 2009 par le ministère du développement durable<sup>236</sup>, Jacques Theys, responsable de cette étude, reconnaissait que « la place des villes, et indirectement les collectivités locales, reste encore aujourd'hui très largement ouverte, car si chacun s'accorde sur leur poids déterminant dans la consommation d'énergie ou les émissions de gaz à effet de serre, il subsiste d'importantes controverses sur les marges de manœuvre dont elles peuvent réellement disposer compte tenu, notamment, de l'importante inertie des systèmes urbains ».

<sup>234</sup> Christian Blanc, *Ce que l'Etat veut faire du Grand Paris*, Constructif n°26.

<sup>235</sup> Megalopolis, N°5, automne 2011.

<sup>236</sup> *Transitions vers des villes post carbone*, étude de la Mission Prospective du MEEDDAT, relatée dans « Constructif », « Scénarios pour une ville post carbone », par Jacques Theys, 2008-2010.

Jacques Theys, étudiait dans l'article précité deux scénarii qui rendent bien compte de cette inertie. Examinons-les car ils sont très souvent ceux qui sont choisis par des villes grandes et moyennes qui sont connues pour être « durables ».

Le premier scénario est celui de « l'attentisme intelligent ». Pour des raisons socio politiques ou financières, toute intervention massive sur l'habitat existant ou les structures urbaines est jugé irréaliste ; et les actions se limitent donc à une gestion réactive des opportunités ou des contraintes externes. Autrement dit, peu d'actions sur les réseaux.

C'est un scénario « au fil de l'eau » qui repose sur un couplage entre *des régulations par le prix ou l'information* (hausse des prix des énergies fossiles, taxe et « carte » carbone, bonus-malus, péages urbains...); *des innovations technologiques* dans les véhicules, le logement neuf et les appareils électriques – portés par la réglementation ; et *des actions locales sur le fonctionnement des transports et des services* : développement des « modes doux » de déplacement, meilleure desserte en transports collectifs, réduction de la vitesse, limitation des stationnements en centre-ville, covoiturage et transports à la demande, incitation au télétravail et au commerce à distance ; mais aussi recours aux énergies renouvelables et économies d'énergie dans les bâtiments publics et les transports collectifs ... Tout cela n'exclut pas la construction d'écoquartiers ou même « d'éco-cités », mais, dans cette hypothèse, ces opérations d'aménagement exemplaires restent limitées à quelques niches urbaines relativement circonscrites ».

A l'attentisme du premier scénario s'oppose le *volontarisme* du second qui est celui d'un renouvellement massif des infrastructures urbaines et énergétiques permettant de faire face à la fois au risque climatique et au risque pétrolier. Proche, dans son esprit, du Grenelle de l'Environnement ou des « plans-verts » engagés récemment dans le cadre de la relance économique, cette seconde hypothèse passe par plusieurs *changements d'échelle* par rapport aux actions exemplaires déjà engagées dans plusieurs villes : un changement d'échelle massif dans le « *renouvellement énergétique* » *des logements et bâtiments anciens* visant à diviser par trois au moins leur consommation actuelle et pouvant concerner, en Europe, jusqu'à la moitié du parc existant ; un changement d'échelle dans la *restructuration des systèmes locaux d'approvisionnement ou de production énergétique* – laissant une part beaucoup plus grande aux énergies renouvelables et à la récupération de chaleur ; un changement d'échelle, aussi, dans les infrastructures de *protection contre les conséquences du changement climatique* (élévation du niveau de la mer, risques d'inondation, d'incendie, de cyclones, climatisation...); et enfin, évidemment, un changement d'échelle dans les *infrastructures de transport collectif* avec comme objectif la règle des trois tiers appliqués à Fribourg (1/3 d'automobiles, 1/3 de transports en commun et 1/3 de modes doux).

Ce scénario agit sur les réseaux techniques mais est très difficile à mettre en œuvre dans les villes européennes à partir de l'existant

De manière plus prosaïque, Jean Thevenon, du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) décrit cette même idée en confiant au BIP que « la ville reste un pachyderme qu'il est difficile de faire évoluer ».

#### 4.2.2 La gentrification

La (re)conversion d'un ancien quartier populaire en quartier « branché » sous l'effet conjugué de la dynamique de marché et des politiques publiques n'est pas le fait d'une fraction de la bourgeoisie, toujours retranchée dans les « beaux quartiers » traditionnels ou les banlieues que l'on appelle « résidentielles » pour rappeler le caractère hypersélectif de l'habitat où elle demeure.

Les nouveaux habitants qui ont entrepris de s'approprier certains secteurs urbains où vivait une population majoritairement composée d'ouvriers et d'employés, auxquels on peut ajouter les petits commerçants et artisans qui subvenaient aux besoins des précédents, appartiennent pour la plupart à des catégories socio-professionnelles très diplômées occupant des emplois hautement qualifiés dans la « nouvelle économie » dite de la « connaissance » par ses apologistes. Ses membres travaillent dans les laboratoires, les centres de recherche, les salles de marché ou les médias, mais peuvent être également artistes, psychanalystes ou enseignants du supérieur. Ce groupe très composite dispose d'un pouvoir d'achat élevé qui lui permet de consommer « autrement » que les « bourgeois » traditionnels, mais à des coûts élevés, que ce soit en matière d'habillement, d'alimentation, de loisirs, d'ameublement ou, bien sûr, de logement. Promues à longueur de pages « culturelles » par la presse qui lui est destinée, les pseudo-transgressions et autres « œuvres dérangeantes » dont cette catégorie privilégiée fait son miel, participent d'une autre forme de conformité conservatrice en phase avec l'esthétisation du mode de vie qui lui permet de se démarquer du commun. Cependant, aussi dispendieux soit-il, cet hédonisme consumériste n'autorise pas à classer ce groupe parmi la bourgeoisie proprement dite. A cet égard, l'appellation oxymorique et médiatique de « bobos » qui sert couramment à désigner les néo-petits bourgeois qui tiennent le haut du pavé dans les quartiers « gentrifiés » est doublement trompeuse.

La « différence » dont les néo-petits bourgeois se targuent pour valoriser leur « style de vie » n'a d'abord rien à voir avec l'anticonformisme de la bohème artistique de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle. Sans le sou et souvent sans toit, les artistes qui composaient cette dernière (peintres, sculpteurs, poètes, musiciens...) refusaient la société bourgeoise, ses valeurs et ses codes, au point de rompre matériellement avec elle alors qu'ils en étaient parfois issus. Les « bobos », en revanche, se sentent parfaitement à l'aise dans la société capitaliste actuelle. Ils ne connaissent pas la marginalité et la misère qui étaient le lot de la bohème originelle. Bien au contraire : soi disant « hors normes », leurs coûteuses préférences culturelles contribuent à alimenter un marché de l'art et de la mode en pleine expansion à la grande satisfaction d'une bourgeoisie éclairée à l'affût des dernières nouveautés en matière de « création ».

À titre d'exemple, on peut mentionner les « super-bobos » que seraient les stars de l'architecture internationale : les Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, Renzo Piano et autres Rem Koolhaas. Multimillionnaires en euros ou en dollars grâce aux projets faramineux dont ils sont les auteurs, à la tête d'agences aux effectifs nombreux, jouissant des privilèges que leur procure leur statut de concepteurs internationalement reconnus, on voit mal ce qui pourrait rattacher ces membres de la jet set mondialisée à la « bohème » de jadis, si ce n'est, pour certains, l'anticapitalisme de pacotille, répudié et oublié depuis, qu'ils professaient dans les écoles d'architecture lorsqu'ils étaient encore étudiants. Choyés par les puissants de ce monde devenus leurs clients, reçus dans tous les lieux du pouvoir pour leur talent à accroître le pouvoir symbolique des lieux et, par là, celui de leurs commanditaires, encensés par la critique la plus académique, ces maîtres d'œuvre qui sont aussi des maîtres à penser « la ville du futur » ne sont cependant pas pour autant des bourgeois. Solidaires

de ces derniers, à qui ils doivent leur statut, leur prospérité et la possibilité de laisser une trace dans l'espace urbain, ils ne se confondent pas avec eux. Dessiner des bâtiments luxueux, spectaculaires et innovants (musées, médiathèques, auditoriums, théâtres, mairies, ambassades, sièges sociaux, etc.) commandités par des gens de pouvoir, qu'il soit économique ou politique, c'est, en fait, rester fidèle à une tradition pluriséculaire : celle où l'architecte se met au service du Prince.

Même si elle joue un rôle actif dans la reproduction des rapports de domination, la petite bourgeoisie intellectuelle, y compris pour ce qui concerne ses franges supérieures, ne fait pas, répétons-le, partie de la classe dominante. Aussi influente soit-elle sur le plan idéologique, sa place et sa fonction demeurent celles d'une classe intermédiaire structurellement dépendante de celle-ci. Mais, elle aussi doit s'appropriier un espace pour y imprimer sa marque, même si le « boboland » diffère notablement, par son « urbanité », au sens lefebvrien du terme, des « ghettos du gotha » : « Résider dans des quartiers centraux réhabilités est presque devenu un critère d'appartenance », la « pierre angulaire d'une stratégie de distinction sociale, voire de prise de pouvoir symbolique sur la ville ». Une prise de pouvoir politique, également, au moins au niveau local. Car la « gentrification » ne touche pas seulement l'espace construit : elle affecte aussi la nature des partis de la gauche officielle dont l'assise populaire n'a cessé de se réduire<sup>237</sup>.

La gentrification, c'est-à-dire le plaisir de rester entre soi, entre gens qui se reconnaissent par les mêmes possibilités et habitudes de consommation est donc le risque majeur de toutes les villes du monde aujourd'hui, seul point commun malheureusement entre les immenses mégapoles qui se construisent dans les pays émergeant et des vieilles villes européennes qui jusqu'au milieu du siècle connaissaient des quartiers pittoresques dédiés aux petits métiers générant une petite classe moyenne qui unifiait l'espace urbain. Dans la plupart des villes européennes, ces quartiers deviennent la proie de promoteurs qui utilisent leurs références historiques et culturelles pour attirer les classes qui justement ont des affinités et des aspirations culturelles<sup>238</sup>.

D'ailleurs, le risque est grand qu'à la « gentrification » socio-culturelle succède une sorte de « snobisme écologique » avec une surenchère et une sophistication des réponses technologiques dans haute qualité environnementale et de la course aux bâtiments à « énergie positive » dont rien ne dit qu'elles seront appropriables par les gens et convertissables en innovations sociales pérennes. Tout cela pourrait générer dans un avenir proche des processus de fragmentation sociale bien plus redoutables car reposant sur un accès différencié et discriminant des populations à des biens et services qui, eux, sont vitaux (eau, air, alimentation, énergie). La précarisation des populations pour des raisons climatiques et environnementales est d'ores et déjà à l'ordre du jour en Europe et en France.

Quoi qu'il en soit, compte tenu de l'importance du stock de bâtiments à mettre aux « normes facteur 4 –NF4 » en matière de production de gaz à effet de serre (gaz carbonique, méthane et autres) et de consommation d'énergie, les processus de valorisation et de dévalorisation des territoires urbains dans les villes ont de quoi se manifester « durablement ». Compte tenu du faible rythme actuel du processus d'amélioration des logements et des bâtiments existants), il faudra sans doute 150 à 250 ans pour faire que le stock disponible respecte l'objectif du facteur 4 fixé en Europe à l'horizon ... 2050, dans 40 ans seulement. Nous sommes donc loin du compte en matière d'investissements alors

---

<sup>237</sup> Jean-Pierre Garnier: *Une violence éminemment contemporaine. Essais sur la ville, la petite-bourgeoisie intellectuelle et l'effacement des classes populaires*, Editions Agone, 2010.

<sup>238</sup> Comité 21, *Du quartier à la ville durable, vers un nouveau modèle urbain ?*, contribution de l'auteur, p.29.

que ce secteur de l'amélioration de l'habitat compte tenu de l'envolée prévisible des coûts énergétiques croissants aura des temps de retour sur investissement de plus en plus réduits, de quoi financer nombre d'activités non délocalisables réservées aux petites et moyennes entreprises et aux emplois moyennement ou faiblement qualifiés.

Il est possible aussi que les futurs critères retenus pour mettre en œuvre ce recyclage urbain produisent une hiérarchie des valeurs toute différente au sein des territoires des villes et des régions urbaines par rapport aux classements auxquels on était accoutumé : revalorisation des centres et surtout de la première couronne des villes ayant accueilli les grands ensembles au détriment de la périphérie suburbaine, à l'échelle des pays et de la planète inversion de trends multiséculaires de population vers les régions ensoleillées (sunbelt) généralement côtières au profit de celles plus au Nord.

L'heure est peut-être venue d'investir sur quelques grands ensembles, bien compacts, aux potentialités environnementales et écologiques insoupçonnées, pourtant promis à la démolition ? Le ré-étalonnage des valeurs urbaines et la révision des systèmes de préférences individuelles et collectives sont d'ores et déjà à l'ordre du jour.

#### 4.2.3 L'absence de politique de la ville... durable

La politique de la ville a été créée pour faire face aux difficultés des banlieues vite baptisées zones urbaines sensibles (ZUS). Les ministres, ou plus souvent hélas, les secrétaires d'Etat successifs à la politique de la ville, ont disposé de moyens limités et éclatés, qui ne leur ont pas donné la légitimité nécessaire pour peser sur l'interministériel. De même, la Délégation Interministérielle à la Ville qui initialement devait être un animateur puissant de la politique de la ville, n'a cessé de voir diminuer son influence. On a fini par la réduire à un « think tank », ou un « Secrétariat », même si un ministre a été nommé dans le gouvernement Fillion III. Cette politique subit de nombreuses critiques de tous bords.

Le rapport Goulard-Pupponi relève que dans la LOLF, la politique de la ville est concernée par non moins que 31 programmes budgétaires, alors que le montant affecté à la politique de la ville n'était en 2009 que de 3,62 milliards d'€ soit 0,96% du budget général de l'Etat. Ces chiffres montrent à quel point la politique de la ville est restée marginale dans l'action de l'Etat, et s'est heurtée au fonctionnement des grands ministères régaliens, tels que l'Intérieur, l'Education ou les Finances, pourtant parmi les premiers concernés.

Les moyens de la politique de la ville se sont d'abord concentrés sur les Zones Urbaines Sensibles (ZUS), auxquelles se sont superposés de nouveaux zonages d'intervention (ZFU, ZRU, quartiers ANRU, CUCS ...). Cette géographie prioritaire est complexe et illisible pour les citoyens. Si elle a permis une meilleure, et nécessaire, connaissance statistique de certains quartiers, l'utilisation intensive de ces zonages a eu pour conséquence de réduire la politique de la ville à une « politique de quartiers », au lieu d'une politique globale qui rassemble et participe d'une vraie cohésion territoriale<sup>239</sup>. « Ces solutions ne peuvent se trouver à l'échelle d'un quartier, mais à l'échelle de la ville et de l'agglomération. Les approches intégrées du Grand Lyon ou de Lille Métropole entre ville centre et périphéries font ainsi de ces villes des réussites en matière de politique de la ville. Penser le futur des quartiers à l'échelle de certaines villes en région parisienne reste une aberration. Quelle cohérence territoriale lorsque les PRU se concentrent en Seine-Saint-Denis ... ainsi que les

<sup>239</sup> voir *Recréer de la ville*, par Claude Dilain maire de Clichy-sous-Bois, n°41, revue socialiste, avril 2011.



relogements liés au DALO (Droit au Logement Opposable), si ce n'est de continuer à concentrer les problèmes sociaux dans les mêmes zones de relégation ? En ce sens, les discussions ouvertes par les élus au sein de Paris Métropole depuis 2006, et aujourd'hui mises en débat avec le Grand Paris, au delà de la simple question des transports, sont positives et vont dans le sens d'une réelle vision en terme d'aménagement du territoire et de la ville que nous souhaitons pour le XXI<sup>e</sup> siècle ».

#### **Quartiers défavorisés ou ghettos inavoués : la république impuissante ?**

Il faut lire les termes de la présentation au Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques des auteurs du rapport d'octobre 2010 « L'évaluation des aides aux quartiers défavorisés », MM. Goulard et Pupponi. Selon M. Goulard, « les analyses de l'ONZUS, l'Observatoire national des zones urbaines sensibles, ne révèlent pas, au niveau national, de véritable amélioration de la situation de nos quartiers, et ce en dépit des politiques menées depuis près de trente ans. Quel que soit l'indicateur retenu – emploi, éducation, sécurité ... –, on ne peut pas dire que les politiques de la ville soient parvenues à changer la vie de nos concitoyens dans ces quartiers. Les dispositifs s'accumulent depuis des dizaines d'années, alors que l'État et les collectivités leur ont consacré beaucoup d'argent – même si on peut toujours relativiser l'effort consenti. Au regard de l'ampleur de la dépense, l'absence de résultats probants conduit donc à se poser des questions. Selon nous, ces multiples dispositifs souffrent de plusieurs défauts. Tout d'abord, peu d'entre eux s'inscrivent dans la durée : plutôt que des politiques conduites sur le long terme, on observe une succession de politiques. Ensuite, ils sont en général décidés au niveau national, et répondent rarement à une demande exprimée par les personnes directement concernées. De plus, ils sont uniformes, alors que les problèmes à résoudre sont extrêmement divers et peuvent varier d'un quartier à l'autre.

On ne peut résumer la politique en faveur des quartiers difficiles aux seules démolitions et reconstructions, mais cette politique massive fonctionne pour l'essentiel. En revanche, nous avons décelé des faiblesses évidentes de la part d'autres institutions. Ainsi, l'ACSÉ, l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances, est un organisme qui fonctionne mal, non pas à cause de ses agents, mais parce que la mission qui lui a été attribuée n'a jamais été suffisamment claire. De même, il y aurait beaucoup à dire sur le caractère virtuel du CUCS, le contrat urbain de cohésion sociale, passé entre les collectivités et l'État. Quant à l'échelon local de l'État, il ne nous a pas paru le plus pertinent pour traiter les difficultés des quartiers défavorisés.

Malgré l'urgence d'améliorer la situation de certains quartiers, malgré les moyens qui y sont consacrés, nous restons incapables de prendre à bras-le-corps ce problème qui concerne pourtant un grand nombre de nos concitoyens et donne de notre pays une image peu reluisante. On pourrait faire tellement mieux que ce qui est fait aujourd'hui ! »

Et François Pupponi d'ajouter : « Alors même que la politique de la ville est une priorité de l'État depuis trente ans, les grands ministères ne savent pas exactement ce qu'ils font dans ce domaine. Ainsi le ministère de l'emploi ne met en œuvre aucune politique particulière dans les zones urbaines sensibles, qui comptent pourtant plus de deux fois plus de demandeurs d'emploi qu'ailleurs. Par ailleurs, la France n'a pas été capable d'élaborer une politique structurée et cohérente, alliant rénovation urbaine, action sociale et créations d'emplois, ni de mettre en œuvre une véritable politique de péréquation. Certes, grâce à l'ANRU, des quartiers entiers sont renouvelés, mais un certain nombre de communes n'auront même pas les moyens de les entretenir. Pire encore : au moment où l'Agence fonctionne à plein régime, on supprime le seul dispositif qui a réellement permis de créer des emplois, celui des zones franches urbaines. Notre pays fait preuve d'incohérence, pour ne pas dire de schizophrénie.

De même, nous n'avons pas été capables de distinguer les villes comprenant des quartiers en difficulté de celles qui peuvent y être assimilées dans leur entier. En effet, quand la plus grande partie du territoire de la commune est classée en ZUS, c'est la ville elle-même qui est en difficulté.

L'autre échec concerne la péréquation. Malgré la réforme de la DSU, les écarts de richesse entre collectivités se sont aggravés. Ainsi, entre régions, l'écart entre les potentiels fiscaux va de un à deux, et pour les départements, de un à quatre. Mais alors que, dans certaines communes, ce potentiel est de 32 euros par habitant, dans d'autres, il atteint 34 000 euros, soit mille fois plus ! Si nous ne réduisons pas ces écarts, certains territoires ne seront jamais en mesure de sortir de leur état de relégation.

Tel est le constat que nous avons fait. Il est dur, au point de nous avoir inspiré l'idée de ce titre choc : « Quartiers défavorisés ou ghettos inavoués : la république impuissante ».

Le rapport souligne pourtant l'importance des sommes consacrées aux quartiers à travers la politique de la ville (3,7 milliards d'euros en 2009). Surtout, contrairement aux idées reçues, une forte augmentation des moyens a eu lieu depuis 2005. Les crédits disponibles ont doublé grâce notamment aux financements engagés pour la rénovation urbaine.

Cette « augmentation substantielle » a compensé les coupes décidées dans les années 2001-2005, avant les émeutes de l'automne 2005. Les carences de la politique de la ville s'expliquent en grande partie par l'absence de « pilotage interministériel » alors que le sujet fait intervenir un grand nombre d'acteurs (éducation, intérieur, logement, etc.) : autrement dit une politique, celle du Grenelle de l'environnement a traité l'habitat durable et une autre, chargée de la politique de la ville ne se préoccupe que du « social » sans le lier à la durabilité. On voit bien que cette rupture de l'écosystème incarné institutionnellement par l'interministériel est catastrophique.

L'observatoire des ZUS, créé en août 2003 pour accompagner la mise en œuvre de la politique de rénovation urbaine, chargé de mesurer l'évolution des inégalités sociales et des écarts de développement dans chacune des zones urbaines sensibles, et d'en évaluer les effets par rapport aux objectifs de cohésion nationale, notamment de mixité sociale répond à un besoin de connaissance de ces quartiers, d'évaluation des objectifs thématiques, mais aussi aux exigences du débat démocratique.

Si l'environnement, par l'analyse des nuisances urbaines et l'exposition aux risques dans les ZUS, figure bien au final dans l'état des lieux présenté dans le premier rapport de l'observatoire, ce thème ne correspond pas aux enjeux prioritaires de la politique de rénovation urbaine tels que définis dans la loi d'orientation et de programmation sur la rénovation urbaine et la politique de la ville. Les 5 cibles concernent l'éducation, la santé, la sécurité, l'emploi et le logement.

L'état des lieux met en évidence l'accumulation des problèmes sociaux et urbains auxquels sont confrontés ces territoires ; ce qui pour la DIV confirme le bien-fondé d'une approche territoriale de ces problèmes. Une mission en 2007<sup>240</sup> avait déjà souhaité que la politique qui se veut ancrée dans le développement durable, affiche résolument aux côtés des deux piliers du social et de l'économique, un pilier environnement. Mais dans le rapport Goulard Pupponi d'autres programmes, en termes de crédits consacrés à la politique de la ville, concernent l'éducation nationale, l'emploi et le logement, ainsi que la police nationale, la gendarmerie, le secteur pénitentiaire, la jeunesse et la vie associative, les sports, la culture... mais pas l'environnement !

#### 4.2.4 La fabrique de post-humanité

Alors que la majorité de la population réside dans les villes, les environnements de béton et d'automobiles auxquels nous sommes confrontés auraient des incidences sur notre santé mentale et physique, jusqu'à modifier la façon dont nous pensons. Les neuroscientifiques et les psychologues étudient l'aménagement urbain pour qu'il cause moins d'atteinte à notre cerveau. La plantation d'arbres en centre-ville ou la création de parcs urbains peuvent réduire de façon significative les effets négatifs de la vie urbaine. Ainsi, une étude britannique a mis en lumière le rôle primordial des espaces verts sur la santé publique : disposer d'un jardin ou d'une terrasse ferait économiser aux systèmes de santé 340 euros par an et par personne. Une autre étude de « Plante et Cité »<sup>241</sup> met en lumière le lien direct entre l'existence de verdure et l'amélioration de la santé physique et mentale des habitants. Quand on se promène en ville, notre cerveau, toujours à la recherche de menaces potentielles, doit gérer les multiples stimuli liés à la circulation et à la vie urbaine. La gestion de telles tâches mentales, apparemment anodines, a tendance à nous épuiser, car elle exploite l'un des principaux points faibles du cerveau : sa capacité de concentration. Une ville est si débordante de stimuli que nous devons

<sup>240</sup> *Les inégalités écologiques en milieu urbain*, rapport de l'inspection générale par Wanda Diebolt, Annick Helias, membres de l'Inspection générale de l'environnement, Dominique Bidou, Georges Crepey, membres du Conseil général des ponts et chaussées.

<sup>241</sup> Plante et Cité : [www.plante-et-cite.fr](http://www.plante-et-cite.fr)

constamment rediriger notre attention pour ne pas être distraits par des choses sans importance comme une enseigne clignotante ou des bribes de conversations. L'esprit est comme un puissant super-ordinateur, mais le fait de prêter attention consomme une grande partie de sa puissance de traitement.

Les villes sont donc la proie de critiques sévères qui mettent à mal tout espoir de durabilité telle qu'elle se décline sur le plan humain. D'abord, des scientifiques s'interrogent de plus en plus sur les conséquences en matière de santé et d'équilibre des personnes qui y vivent, rejoignant les critiques séculaires sur la ville malsaine des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Dominique Boullier a ainsi stigmatisé les événements fleurissant dans la vie urbaine. « Une ville où il se passe toujours quelque chose prospère sur le stress qu'elle procure à ses habitants et à ses visiteurs [...] cette pulsation met en mouvement et crée des déplacements qui débordent largement la ville et les compétences de transport près arrangées mais elle met également en mouvement à travers le développement des émotions qu'elle organise ou qu'elle promet ». Il analyse en particulier le phénomène des « apéros géants » en soulignant que « lorsque les réseaux sociaux prennent l'initiative de lancer des appels à descendre dans la rue, ils indiquent bien que cette opinion a trouvé les lieux et les canaux d'action qui débordent entièrement les médiateurs ». L'auteur se demande si la ville n'est pas plus présente désormais dans les réseaux sociaux que dans les rues les et les places de la ville réelle il appelle « outre vie » cette ville nouvelle virtuelle. L'auteur décrit un écosystème urbain virtuel en disant que la ville produit trois opérations : « elle synchronise et assimile des publics hétérogènes pour progressivement les faire exister ensemble, elle rassemble et répartit spatialement pour composer une cohabitation viable, elle trie les propriétés pertinentes du public pour pouvoir en prendre soin sur un mode identique »<sup>242</sup>. Ne peut donc pas le résumer cela en disant qu'aujourd'hui notre adresse est plus notre adresse informatique que notre adresse matérielle dans la cité ?

#### 4.2.5 L'urbicide

D'autres critiques expliquent que la durabilité est une illusion et que la ville est tout simplement « urbicide ».

Ceux-ci remarquent que la ville n'est remise en question par aucune des familles politiques, y compris par ceux qui se réclament de l'utopie. L'urbanisme l'est parfois, mais c'est la limite qu'on ne dépasse pas : si la ville ne convient plus, c'est juste qu'elle doit éventuellement être organisée autrement, mais en aucun cas on ne doit la remettre en question. Il suffirait que la ville soit davantage vivable, conviviale, citoyenne, voire utopique ... « Des mots creux, qui cherchent leur voie dans un univers bétonné. Ce ne sont là que fausses espérances et impasses. La ville aujourd'hui est un concept dépassé. Certes, le mode de vie urbain s'est étendu à la campagne dans les pays développés, et on pourrait penser que la ville s'est diluée dans l'uniformité grise du système.

Mais la dilution éventuelle de la ville dans l'uniformité vague du monde n'empêche pas de constater que le mode de vie urbain n'est plus du tout de nos jours un modèle. C'est un échec. En effet, dans les mégapoles du Sud, la coexistence de bidonvilles et de condominiums de luxe montre la dissolution du modèle urbain face à la dictature de la nécessité : nécessité pour les plus pauvres de fuir la misère des campagnes et de trouver logement et travail en ville, nécessité pour les riches de se protéger des habitants des bidonvilles en tant que groupe. Car, en tant que tel, ils représentent une force collective potentiellement hostile, alors que pris individuellement, il ne s'agit surtout pas de les empêcher de venir travailler pour les riches ! Si le condominium privé est protégé jour et nuit, c'est afin de dissuader

---

<sup>242</sup> Dominique Boullier, *La ville événement*, PUF, 2010 p.131 et suivantes.

les pauvres de tenter une révolte collective et de s'attaquer aux demeures des riches. Cela relève d'une stratification très poussée de la société, qui prouve en elle-même l'échec patent de la ville. Est-il besoin d'ailleurs d'aller dans l'hémisphère Sud pour trouver des habitats précaires type mobil-home, caravane ou camping-car (100 000 personnes en France). Le gouvernement a adopté le 16 novembre 2011 un texte prévoyant la possibilité de déloger les personnes vivant durablement en camping si elles ne peuvent justifier d'un domicile principal...

Par ailleurs, l'autre prétendu modèle inverse, celui de la mixité sociale, est une sorte de mythe humanitaire bien-pensant, qui voit dans la proximité un dialogue possible, comme si la question politique relevait de la disposition topographique des couches sociales. La mixité sociale est surtout une pseudo-utopie qui vise, consciemment ou pas, à conserver malgré tout le modèle de la ville. En ce sens, cette utopie humanitaire est extrêmement néfaste à l'analyse de la situation actuelle, qui ne doit se borner ni aux limites de l'expertise agricole et frumentaire, ni aux limites de l'architecture, de l'urbanisme ou de la gestion sociale<sup>243</sup>.

Philippe Dessertine, dans un livre récent<sup>244</sup>, prend un parti original, parce qu'il ne vient pas du même univers idéologique, et radical : « Haïr la ville » lui paraît une étape nécessaire pour esquisser une société nouvelle « la ville n'est pas l'avenir obligé de l'humanité. La ville est peut-être l'une des conséquences les plus perverses de la modernité décréter la ville invivable n'est pas simplement l'ancrer le procès des urbanistes. Le but n'est pas de transformer la ville de la briser et de l'éclater en de multiples identités ressemblant à des bourgades pouvant se trouver distantes de quelques encablures. Il n'est écrit nulle part que le destin définitif de l'humanité est de se concentrer dans des espaces réduits et irrespirables en laissant d'immenses régions au désert et à la désolation. L'une des clés de la problématique climatique sera aussi de réfléchir de fond en comble à la manière dont l'espèce humaine se font dans son biotope ».

Nous voyons donc qu'à partir de l'analyse de la modernité urbaine, plusieurs auteurs retrouvent la tradition philosophique et littéraire de la ville comme signe décadent de l'humanité alors que la vie humaine justement équilibrée à travers les territoires restent la bonne utopie ... Rousseau n'est pas très loin ...

---

<sup>243</sup> Philippe Godard *Entre l'utopie et le cauchemar : Que faire de la ville ?* », Mouvements 2006/3-4, n°45-46.

<sup>244</sup> Philippe Dessertine, *La décompression*, Editions Anne Carrière, p.236.

## Conclusion

### La ville durable, un écosystème de citoyens

Le concept de ville durable est d'autant plus difficile à définir que les principes du développement durable s'opposent à bon nombre de réalités urbaines, en particulier en ce qui concerne le rapport à la nature. D'où les premiers obstacles : il ne suffit pas de rappeler que 50% de la planète ou que 80% des Français vivent dans des aires urbaines, pour transposer les réflexions globales sur le développement durable à l'échelle plus locale de la ville. Ce n'est qu'une difficulté apparente. Car comme l'affirme Antonio Da Cunha, si « *la ville n'est pas durable [...] elle peut contribuer à la durabilité* »<sup>245</sup>. Selon lui, il n'y a donc pas de ville durable, mais une ville « plus durable », une ville qui « *est une ville plus dense, plus compacte, moins dépendante de la voiture, plus économe en énergie et surtout en énergie pétrolière* ».

A l'heure où l'on vante la réussite de nombreux éco-quartiers qui ont poussé tels des champignons aux quatre coins d'une Europe à la recherche de démarches exemplaires, il n'est pas inutile d'affirmer que la « ville durable », ou en tout cas celle qui sera « plus durable », n'est pas une ville constituée d'une somme de quartiers high-tech, comme le soulignent Jean-Marc Offner et Carole Pourchez<sup>246</sup>, « *aux immeubles récupérateurs d'eau de pluie abritant des potagers sous leur toits* ».

En ce sens, la « ville durable » n'est pas une définition tangible et immuable. C'est davantage un projet, un référentiel pour l'action, un chemin. « *Personne ne lui demandera de réaliser un développement durable absolu* » affirment Jacques Theys et Cyria Emelianoff<sup>247</sup>.

Sur ce point, tous les auteurs ayant approché une définition s'accordent sur le fait que la ville durable est d'abord un cadre « *où prennent sens des projets collectifs visant à répondre socialement à la question du développement économique et de l'héritage [...] légué aux générations futures.* »<sup>248</sup>

« *L'idée d'avenir guide nos sociétés* » affirme Antonio Da Cunha<sup>249</sup>. S'appuyer sur le développement durable pour penser l'urbain est une manière d'amorcer un travail prospectif sur l'avenir des villes. La ville conçue comme un écosystème urbain durable n'est pas synonyme d'une accumulation de panneaux solaires, de récupérateurs d'eau de pluie, de façades végétalisées ou d'autres technologies « durables ». Elle peut prendre mille formes et doit naître du dialogue et de l'imaginaire collectif citoyen, loin de tout modèle standardisé. Elle doit pouvoir évoluer, s'adapter et innover<sup>250</sup>. Selon Cyria Emelianoff<sup>251</sup>, « la ville durable est un projet, un horizon, en aucun cas une réalité : on peut

<sup>245</sup> Antonio Da Cunha & al, *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>246</sup> Jean Marc Offner et Carole Pourchez, *La ville durable. Perspectives françaises et européennes*. In Problèmes politiques et sociaux n°933, février 2007.

<sup>247</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, « *Les contradictions de la ville durable* », Le Débat, n°113, janvier-février 2001.

<sup>248</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, op. cit.

<sup>249</sup> Antonio Da Cunha & al, *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005.

<sup>250</sup> Béatrice Bochet, Géographe, Université de Lausanne, « *Morphologies urbaines et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement* », in « *Enjeux du développement urbain durable* », Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005, p.68.

<sup>251</sup> Cyria Emelianoff, *Comment définir une ville durable ?*, in « *Villes et développement durable. Des expériences à échanger* », [www.environnement.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm](http://www.environnement.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm); septembre 2002.

tendre vers cet horizon [...] mais non réaliser in extenso un développement durable. Une ville durable est simplement une ville qui initie une ou plusieurs dynamiques de développement durable ». La ville durable doit d'abord être un cadre permettant de penser et calibrer les projets de développement en fonction des contraintes écologiques, des impératifs socioéconomiques et des spécificités locales.

Rien n'est encore figé, même si les contradictions et les possibilités sont pour la plupart identifiées. La ville de demain sera le fruit d'un choix et d'un débat collectifs. Ce débat sera enrichi par les expériences et projets pilotes testés ici et là et par la philosophie « urbaine » qui émerge progressivement au fil de récits prospectifs comme celui-ci qui s'interrogent sur les dynamiques du vivre ensemble.

Il conviendra, par exemple, de questionner les facteurs de la mobilité urbaine, d'analyser les nouvelles tendances comme celle des « week-ends escapades » pour comprendre comment l'imaginaire collectif se façonne, interpréter les exigences individuelles qui se cachent derrière les modes de vie et les comportements. La ville durable doit pouvoir répondre à ces enjeux, prendre en compte et anticiper ces variables pour mieux les maîtriser. Or, « trop d'élus gèrent les villes au jour le jour, l'œil rivé sur la carte électorale. Trop de politiques confondent présence permanente dans leurs institutions et travail de connaissance de la société, de ses changements et de ses attentes » écrit Jean Viard<sup>252</sup>.

Penser la ville de demain exige de comprendre les grandes lignes de son histoire et ses évolutions mais aussi de faire appel à l'imagination, à la prospective. Et de centrer la réflexion autour de l'individu et de son microcosme. « La ville a besoin d'être gouvernée avec humanisme, avec aussi une bonne dose d'espérance, un peu d'utopie, pour se fixer un but [...] »<sup>253</sup>

### 4.3 Conceptualiser la ville durable

La « ville durable », qui ressort du croisement entre ces démarches et les principes du développement durable, ne constitue pas la première tentative de conceptualisation. Selon Jacques Theys et Cyria Emelianoff, la « ville durable » opère néanmoins un profond changement de cap, notamment au regard de la métaphore de la « ville écologique » : d'une part les considérations environnementales imprègnent l'ensemble des politiques publiques et des projets d'urbanisme, et d'autre part on considère désormais comme nécessaire « d'évaluer les conséquences du développement urbain au niveau global ou à très long terme ». Se produisent donc à la fois un changement d'échelle et une mise en transversalité. Il ne s'agit donc plus uniquement de réintroduire un peu d'espaces verts dans la ville ou de lutter contre les nuisances sonores, mais bien de mettre en place un raisonnement transversal dans les projets d'aménagement : « reconquête des espaces publics, recyclage des espaces urbains et des ressources, nature-loisir en ville, mobilités douces, maîtrise de la périurbanisation, réappropriation politique de la ville par ses habitants à travers des formes de démocratie participative, aménagement du temps... »<sup>254</sup>. On a quitté la vision réductrice de l'écologie urbaine pour embrasser l'ensemble des politiques urbaines.

---

<sup>252</sup> Jean Viard, *La ville nuage. L'urbanité du XXI<sup>e</sup> siècle*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009.

<sup>253</sup> Jean Viard, op. cit.

<sup>254</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, *Les contradictions de la ville durable*, Le Débat, n°113, janvier-février 2001.



Les définitions de la ville durable varient. Selon Olivier Godard<sup>255</sup>, la thématique des villes durables se décline autour de cinq axes dont la réduction des consommations en ressource, un changement d'échelle et d'unité spatiale dans les stratégies de planification et d'aménagement, l'abolition d'une coupure artificielle entre ville et nature, le raisonnement de type écologique appliqué aux populations et enfin le passage à un bâti inscrit dans la durée. Pour d'autres, une ville durable est une ville qui mise sur ses particularités pour jouer dans la compétition mondiale tout en préservant son patrimoine ; ou bien qui offre une meilleure qualité de vie à ses habitants par la stimulation des interactions sociales (proximité générationnelle et sociale, mixité) à travers des formes de densité urbaines originales ; ou encore dont le cadre temporel est détaché du court-termisme électoral et s'inscrit dans une réalité globale.

Toutes ces définitions sont bien évidemment complémentaires. Mais insuffisantes.

## 4.4 Développement durable et urbanité

Si on en croit Jacques Theys et Cyria Emelianoff<sup>256</sup>, c'est à partir des années 1990 que le concept de « ville durable » a peu à peu remplacé celui de « ville écologique », phénomène résultant « de la conférence de Rio et de la mise en place, au niveau international, d'organismes de relais tels que l'ICLEI ». En 1994, la Commission européenne lançait également « la campagne européenne des villes durables », complémentaire du Livre Vert sur l'environnement urbain. A peine un an plus tard, plusieurs centaines de collectivités étaient intégrées à un réseau de villes engagées sur la voie d'un urbanisme durable.

Le concept de développement durable interroge en effet le phénomène urbain de plusieurs façons. Il questionne les formes et les structures spatiales tout d'abord : organisation de l'espace, déplacements notamment. Mais il invite également – et surtout – à se pencher sur les dynamiques : modes de vie, nouvelles technologies et nouveaux modes de consommation, gestion des ressources.

Le développement durable pour une ville, c'est donc la prise en compte de la ville dans sa globalité, sur les trois piliers du concept : environnement, économique, social. Cela se rapproche de « l'idée du développement global » développé à Saint-Nazaire par Laurent Théry. La ville n'est plus alors considérée seulement comme un support de politiques, mais elle devient sujet de développement : d'objet elle passe à sujet. C'est sûrement cela l'urbanité.

Dès lors, l'objectif du développement durable est d'offrir un cadre conceptuel pour bâtir une ville où l'homme occupe la place centrale, en harmonie avec son environnement naturel. Pour que la ville s'adapte à l'homme et non l'inverse. Cette volonté part notamment du constat que les aspirations des habitants sont en constantes évolutions et que les grands projets urbains des années 1970 ne conviennent plus aux modes de vie modernes, ou en tout cas ne satisfont plus les habitants. La ville doit donc changer. Le développement durable et ses préoccupations offrent un levier de changement du processus global de conception et de mise en œuvre des projets d'aménagement.

---

<sup>255</sup> Olivier Godard, La Ville durable, une tentative de réponse, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009.

<sup>256</sup> Jacques Theys et Cyria Emelianoff, op. cit.

## 4.5 Une proposition : la cidadinité

Nous nous inspirons pour cette proposition d'un texte qui reprend et approfondit une communication faite dans le cadre de l'Atelier « Urbanité et vies citadines » (2002-2005), coordonné par Elisabeth Dorier-Apprill et Philippe Gervais-Lambony<sup>257</sup>.

La distinction entre urbanité et cidadinité a été formalisée dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (J. Lévy et M. Lussault, 2003). Dix ans auparavant, le dictionnaire de référence de la géographie française, *Les mots de la géographie*, dictionnaire critique coordonné par Roger Brunet, Robert Ferras et Hervé Théry (1992), ignorait la « cidadinité », tandis qu'une vingtaine de lignes étaient consacrées à l'« urbanité » comme « caractère de ce qui est urbain » ou encore, reprenant un sens commun, comme « civilité » : « ensemble de traits de comportements positifs, impliquant courtoisie, respect de l'autre, bonnes mœurs et usages », que l'on assurait « être le propre des citadins par opposition aux habitants de la campagne » (pp. 498-499). Dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, la notion d'urbanité trouve sa légitimité scientifique dans une perspective de théorisation de la ville (M. Lussault, 2000) : « Caractère proprement urbain d'un espace », « l'urbanité procède du couplage de la densité et de la diversité des objets de société dans l'espace » (p.966), ainsi que de la « configuration spatiale » de ce couplage.

Selon l'intensité plus ou moins forte du couplage, les auteurs distinguent des niveaux d'urbanité correspondant à des « géotypes qui discriminent des sous-espaces urbains du « géotype central » (qui n'est pas forcément en position de centre géographique) jusqu'au « non-urbain ». Selon cette analyse, l'urbanité serait donc d'autant plus grande que la densité et la diversité « des objets de société » seraient fortes et leurs interactions importantes.

Quant à la cidadinité, qui fait alors son entrée dans un dictionnaire spécialisé de géographie, elle renvoie aux pratiques et aux représentations des individus et des groupes, appréhendés comme des acteurs sociaux. Elle est « [...] une relation dynamique entre un acteur individuel (individuel au premier chef mais aussi collectif) et l'objet urbain. [...] La cidadinité constitue un ensemble – très complexe et évolutif – de représentations nourrissant des pratiques spatiales, celles-ci en retour, par réflexivité, contribuant à modifier celles-là »<sup>258</sup>.

Selon Philippe Gervais-Lambony, dans le *Vocabulaire de la ville* (2001), cette notion émerge dans les années 1990 dans plusieurs recherches sur les villes du Sud pour proposer une approche par les pratiques et les représentations des habitants. Parmi ces recherches, celles sur les villes du Monde arabe ont sans aucun doute participé à asseoir cette notion. Les apports des travaux sur les pratiques et les représentations des populations vivant en ville ont été formalisés dans un ouvrage collectif (1996) qui fait date, coordonné par Michel Lussault et Pierre Signoles, *La cidadinité en questions*, lequel, avec d'autres travaux sur l'Afrique subsaharienne (P. Gervais-Lambony, 1994), a probablement facilité la diffusion de la notion et de l'approche qui lui est liée.

La parole est ainsi donnée à ceux qui habitent la ville, y compris aux plus pauvres d'entre eux, souvent en provenance des campagnes et habituellement considérés comme des non-citadins. La réflexion est orientée sur les rapports que les habitants construisent aux espaces urbains, sur leur cidadinité (ou, selon les auteurs, leur urbanité), entendue ici comme relation dialectique entre les individus (y compris dans leurs appartenances collectives) et la ville, à différentes échelles

<sup>257</sup> Le travail de l'Atelier a donné lieu à la publication de l'ouvrage collectif ; cf. E. Dorier-Apprill et P. Gervais-Lambony (dir.), 2007.

<sup>258</sup> J. Lévy, 1999 et à M. Lussault, 2003, p.160.

spatiales et dans différents types d'espaces (quartiers centraux, périphériques, planifiés, non réglementaires, riches, populaires, etc.).

Les auteurs centraient leur réflexion sur l'analyse des villes dans le Monde arabe (en particulier du Maghreb) en s'interrogeant : quelle(s) signification(s) la notion de citoyenneté y recouvre-t-elle ? Dans quelle mesure coexiste-t-elle avec la notion d'urbanité ? Ces deux notions ont-elles des significations propres ou, dans certains cas, se recoupent-elles ? Et ont-elles toujours les mêmes significations d'une étude à l'autre ? Quelle pertinence y a-t-il à maintenir l'usage simultané de ces deux notions ? Et si on le fait, quelle signification accorde-t-on à chacune ?

Après tout, Aristote le disait déjà, l'homme est un animal citoyen. Il nous semble, à la fin de cette étude, que ce beau mot de citoyenneté est plus porteur de sens que le mot urbanité pour maintenir cet écosystème écologique et social qu'est la ville. En effet, il englobe à la fois le souvenir de la cité grecque, porteuse de démocratie, et aussi le désir d'appartenance à celle-ci comme citoyen ; il peut même porter un espoir éthique et culturel pour les banlieues.

Finalement, une ville est un écosystème de citoyens. La citoyenneté, concept utile pour les riches comme pour les pauvres, devrait être l'un des objectifs de Rio+20.

## Bibliographie – Ouvrages, articles

- Claire Alet-Ringenbach, *Des logements conçus et gérés par leurs habitants*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009
- Ariel Alexandre et Jacques Theys, Synthèse de l'atelier *Villes durables, villes vulnérables* du colloque international « Villes du XXIe siècle », La Rochelle, 1998
- Sylvain Allemand, *Les collectivités locales peuvent encore mieux faire...* in *Le temps des Régions*, Pouvoirs Locaux n°70, III, septembre 2006
- Grégoire Allix, *La révolution des villes lentes gagne la France*, in *Le Monde*, 3-4 octobre 2010
- François Asher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, éditions Odile Jacob, 1995
- Antoine S. Bailly, « Pour un développement social urbain durable au XXIe siècle », in *Techniques Territoires et sociétés*, 35, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998
- Frédéric Basset, Alice Leroy, *Jardins partagés, utopie, écologie, conseils pratiques*, Terre Vivante, 2008
- Francis Beaucire, *Transports collectifs urbains : quelle contribution au développement urbain durable et par quels moyens ?*, Rapport n°6, Institut Veolia, septembre 2006
- Gilles Berhault, *Développement durable 2.0, l'internet peut-il sauver la planète ?*, Editions de L'Aube, 2008
- A.R. Berkowitz, C.H. Nilon, K.S. Hollweg, *Understanding urban ecosystems: A new frontier for science and education*, Springer-Verlag New York, 2002
- Christian Blanc, *Ce que l'Etat veut faire du Grand Paris*, Constructif n°26
- Béatrice Bochet, *Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement*. In *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005
- Patrick Boillat & Giuseppe Pini, *De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain*, in *Enjeux du Développement Durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005
- François Bonnet, propos recueillis pour la brochure *Construire la ville durable*, Angers 21, la revue du rayonnement partagé, n°7 mai 2007
- Pierre Boulez, *Le pays fertile*, Paul Klee, Gallimard, 2008
- Dominique Boullier, *la ville événement*, PUF, 2010
- Alain Bourdin, *Du bon usage de la ville*, Descartes et Cie, 2009
- Emmanuel Boutefeu :  
*La demande sociale de nature en ville : enquête auprès des habitants de l'agglomération lyonnaise*, CERTU, 3 mars 2010  
*Composer avec la nature en ville*, CERTU, 2009
- Pierre Calame, propos recueillis par Claire Alet-Ringenbach, *Comment révolutionner la gouvernance locale*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009
- René Char, *Recherche de la base et du sommet*, Gallimard, 1971
- Catherine Charlot-Valdieu, propos recueillis par La Revue Durable, *Collaborer avec les habitants pour faire avancer la durabilité*, in *La Revue Durable* n°28, février-mars-avril 2008
- J. Chevallier, « De quelques usages du concept de régulation », *La régulation entre droit et politique*, Revue Droit et Société N°49/2001
- Paul Claval, in *Revue géographique de l'Est*, 1968
- Denis Clerc & al, *Pour un nouvel urbanisme*, éditions Yves Michel, 2008
- Denis Clerc et Hervé Vouillot, *L'urbanisation contre l'urbanisme*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009
- Gérard Collomb, propos recueillis par Jean Haëntjens, *Les villes européennes en « compétition »*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-aout 2009

Comité 21

*Du quartier à la ville durable, vers un nouveau modèle urbain ?*, mars 2011

Note 21 : *Barcelone de la qualité de vie au développement durable*, septembre 2009

*Agir ensemble pour des territoires durables ou comment réussir son Agenda 21*, juin 2008

*L'avenir en vert – Environnement, santé, emploi pour une France du XXI<sup>ème</sup> siècle*, mars 2007

Note 21 *Les quartiers durables : un exemple de démarche intégrée et participative*, 2007

*Mémento pratique du développement durable à l'usage des collectivités locales*, 2005

*Territoires et développement durable*, tome 3 2007

*Territoires et développement durable*, tome 2 2004

*Territoires et développement durable*, tome 1 2001

*L'écologis – Habiter le XXI<sup>ème</sup> siècle*, 1997

*Bien gérer votre commune aujourd'hui pour le 21<sup>e</sup> siècle*, 1996

Antonio Da Cunha & al, *Enjeux du développement durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005

Marie Delcas, *L'ONU s'alarme de la fracture sociale dans les villes*, in *Le Monde*, 24 mars 2010

Michel Delebarre : *Une fiscalité européenne, ce n'est pas forcément un scandale*, propos recueillis par Pierre Kupferman et Dominique Pialot, *La Tribune.fr*, 16 mai 2010

Mireille Delmas-Marty, *Les forces imaginantes du droit*, Seuil, 2007

Philippe Dessertine, *La décompression*, Editions Anne Carrière, 2011

Anne Dhoquois, « *Quand rénovation urbaine rime avec durable* », in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, Alternatives Economiques, juin 2009

Claude Dilain, *Recréer de la ville*, revue socialiste n°41, avril 2011

Jacques Donzelot, *Repenser la politique de la ville*, in *Le Monde*, 9 février 2010

Élisabeth Dorier-Apprill et Philippe Gervais-Lambony, *Vies citadines*, Paris, Belin, collection Mappemonde, 2007

Gérard-François Dumont, *Populations et territoires de France en 2030, le scénario d'un futur choisi*, L'Harmattan, 2008

Cyria Emelianoff :

*Les quartiers Durable en Europe : un tournant urbanistique ?*, *Urbia* (4), juin 2007

*La ville durable en quête de transversalité*, in Nicole Mathieu et Yves Guermont (ed), *La ville durable, du politique au scientifique*, Cemagref, Cirad, Ifremer, Inra, 2005

*La ville durable en Europe*, in *La Revue Durable* (Suisse), n°5, mai-juin 2003

*Comment définir une ville durable ?*, in « *Villes et développement durable. Des expériences à échanger* », [www.environnement.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm](http://www.environnement.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm); septembre 2002

*Le prisme urbain : réalités incidentes et pages blanches pour un développement durable*, in *Techniques Territoires et sociétés*, 35, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, octobre 1998

M. Fabries-Verfaillie, P. Stragiotti, A. Jouve, *La France des villes : vers la France des métropoles ?*, éditions Boréal, 2000

Richard Florida, *Who's your city ?*, New-York, Basic books, 2008

Vincent Fourchier :

*L'étalement, la dédensification et le desserrement en Ile-de-France*, pp. 159-168 in *Données urbaines*, n°4, Paris, Anthropos, 2003

*Les densités de la ville nouvelle d'Evry*, *Economica*, 2000

Jean Gabriel Fredet, *Eloge de la lenteur*, in *Le Nouvel Observateur* n°2397 du 14 au 20 octobre 2010

Jean-Pierre Garnier: *Une violence éminemment contemporaine. Essais sur la ville, la petite-bourgeoisie intellectuelle et l'effacement des classes populaires*, Editions Agone, 2010

Laure Gille, Marc Guillaume, Jean Zeitoun, in *Communiquer demain*, Ed Aubier, 1994

Olivier Godard :

*La Ville durable, une tentative de réponse*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, *Futuribles*, n°354, juillet-août 2009

*Le développement durable, une chimère malfaisante ?*, *Cahier de la chaire développement durable EDF – Ecole Polytechnique*, n°2005-015, mai 2005

Philippe Godard *Entre l'utopie et le cauchemar : Que faire de la ville ?* », *Mouvements* 2006/3-4, n°45-46

André Gorz, *Ecologie et Politique*, Le Seuil, 1978

Jules de Heer, propos recueillis par La Revue Durable, L'urbanisme durable, une aubaine financière, in La Revue Durable n°28, février-mars-avril 2008

Sally Helgesen, Charles Landry Knows *What Makes Cities Great* : Distinction, Variety, and Flow. In Strategy Business, 24 août 2010, n°60

Emile Hooge, *La côte des villes*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009

Institut d'aménagement et d'urbanisme, *Les Carnets Pratiques*, août 2009

Françoise-Hélène Jourda :  
*Que peuvent faire les architectes*, propos recueillis par David Mawas et Naïri Nahapétian, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, *Alternatives Economiques*, juin 2009  
 Propos pour la brochure *Construire la ville durable*, Angers21, la revue du rayonnement partagé, n°7 mai 2007

Christine Kerdellant, *Ma Ferme à Paris*, Editorial, in L'Expansion, Septembre 2010

Henri Laborit, *L'homme et la ville*, Ed. Flammarion, 1999

Lydie Laigle, sociologue et économiste au CSTB, « Métropolisation et développement durable » in *Pouvoirs locaux*, n°70, III/2006

Laville Bettina, Jacques Leenardt, *Villette-amazone*, Actes Sud, juin 1999

Martin Legros, pages « Radar l'écho de l'actualité », in *Philosophie Magazine* n°43, octobre 2010

Ugo Leone, Gilles Benest, *Nouvelles politiques de l'environnement*, L'Harmattan, 2006

François Letourneux, cité dans Diagonal, *La nature en ville, un paradoxe à cultiver*, juin 2009

Jacques Levy, *Mondialisation des villes*, in Jean-Marie Stébé et Hervé Marchal (Dir.), *Traité sur la ville*, PUF, 2009

Renaud Machart, La « High Line », jardins suspendus de New York, in Le Monde, 17 août 2010

Voula P Mega, *Modèle pour les villes d'avenir*, L'Harmattan, 2008

Pierre Musso, *Territoires et cyberspace en 2030*, collection *Travaux* de la DIACT, mars 2008

Naïri Nahapétian, *Quel Grand Paris pour demain ?*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, *Alternatives Economiques*, juin 2009

Friedrich Nietzsche, *Ainsi parlait Zarathoustra*, GF-Flammarion, 1996

Laure Noualhat, *J'irai planter sur vos parkings*, in *Libération*, 16 septembre 2010

OCDE :  
*Ville et marchés du carbone, Mécanisme de développement propre et mise en œuvre conjointe. Bilan de l'expérience des villes*. Éditions OCDE 2010  
*Politiques novatrices pour un développement urbain durable : la ville écologique*, OCDE, Paris, 1996

Jean-Marc Offner et Carole Pourchez, *La ville durable. Perspectives françaises et européennes*. In Problèmes politiques et sociaux n°933, février 2007  
 Thierry Pacquot, *La folie des hauteurs*, Bourin éditeur, 2008

Christian Paul, *Le défi numérique des territoires*, Ed Autrement, 2007

Gilles Pennequin, Antoine-Tristan Mocilnikar, Atlas du développement durable et responsable, éditions de l'Organisation, mars 2011

Dominique Perrault, propos recueillis par Anne-Marie Fèvre, *Métropolis aère la ville*, in *Libération*, 26 août 2010

Gilles Peissel, « Des Outils pour changer la ville », in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, *Alternatives Economiques*, juin 2009

Denise Pumain, *Le système des villes du monde*, in le catalogue de l'exposition « A la recherche de la cité idéale », Institut Claude Nicolas Ledoux, 2000

Bernard Reicher, *Trois clefs pour réinventer la ville européenne*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009

Vincent Renard, propos recueillis par Sandra Moati, *Il faut réformer le pouvoir foncier*, in *La ville autrement*, Hors Série poche n°39, *Alternatives Economiques*, juin 2009

- Florence Rudolf, *Les glissements de sens de l'écologie dans ses associations avec la ville : écologie urbaine, ville écologique et ville durable*, in Philippe Hamman, *Penser le développement durable urbain : regards croisés*, L'Harmattan, 2008
- Anne-Marie Sacquet, Atlas mondial du développement durable, éditions Autrement, en collaboration avec le Comité 21, 2003
- André Santini, VI Rencontres de l'Observatoire des Télécommunications dans la ville
- Saskia Sassen, *Les villes dans l'économie globale : vers une nouvelle théorisation et un programme de recherche*, in Villes du XXI<sup>e</sup> siècle, Collections du Certu, mai 1999
- Nora Semmoud, *L'habiter périurbain : choix ou modèle dominant ?*, Revue de Géographie Alpine, volume 91, 2003
- François de Singly, propos recueillis par Lisette Gries, *Dans les sociétés individualisées, on veut être tranquille, mais pas seul*, in *Libération*, 16 avril 2010
- Thérèse Spector, *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI<sup>e</sup> siècle ? Compte rendu du séminaire Vers une reconception de la pensée urbaine* in *Techniques, Territoires, Sociétés* n°35, octobre 1998
- Kevin Stolarrick, propos recueillis par Richard Hiault, Toronto, *centre du monde*, in Les Echos, 24 juin 2010
- Jacques Theys, *L'approche territoriale du développement durable, condition d'une prise en compte de sa dimension sociale*, *Développement durable et territoires*, septembre 2002
- Jacques Theys et Cyria Emelianoff, *Les contradictions de la ville durable*, Le Débat, n°113, janvier-février 2001
- Xavier Timbaud, Directeur du département analyses et prévision de l'OFCE, *La nécessaire solidarité envers les jeunes générations*, *Habitat et société*, septembre 2009, n°55
- M. Trieb, *L'architecture de la ville et l'espace public*
- Jean-Pierre Vernant, *Les origines de la pensée grecque*, PUF, 1983
- Jean Viard, *La ville nuage. L'urbanité du XXI<sup>e</sup> siècle*, in *Villes européennes, villes d'avenir*, Futuribles, n°354, juillet-août 2009
- Ann Caroll Werquin, *La ville, la densité, la nature*, in *Ville et Ecologie. Bilan d'un programme de recherche (1992-1999)*, ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement et ministère de l'Équipement, des transports et du logement, août 1999
- Michel Wieviorka, *Les HLM doivent retrouver les dynamiques d'un mouvement*, *Habitat et société*, septembre 2009, n°55
- Wolfgang Wildgen, *Morphogénèse de la ville hanséatique de Brême*



## Bibliographie - Autres documents et références, sites Internet

- Acidd, Cluster Green and Connected Cities, Télécentres, écocentres et lieux pour les eActivités, septembre 2010
- ADEME-FNAUT, étude réalisée par le Pact d'Indre-et Loire, l'université de Tours et le cabinet Beauvais-Consultant, 8 juin 2011
- Alternatives économiques*, dossier « *La ville autrement*, juin 2009, n° 39
- Centre d'analyse stratégique, *Les aides publiques dommageables à la biodiversité*, octobre 2011
- CEOs for Cities : [www.ceosforcities.org](http://www.ceosforcities.org)
- Gilles Clément, <http://www.gillesclement.com/>
- CNRS :  
[www.cnrs.fr/cw/dossiers/saga.htm](http://www.cnrs.fr/cw/dossiers/saga.htm)
- Note *Modèles de villes durables : conceptions et mises en œuvre*, Colloque franco-hispanique-italien du 23 au 24 octobre 2007
- Conférence européenne sur les villes durables, synthèse de la 4<sup>ème</sup> partie du forum *Développement durable : des pistes nouvelles pour la planification urbaine et la conduite de grandes opérations ?*, Lisbonne, 1996
- Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, J. Lévy, 1999 et M. Lussault, 2003.
- Dix indicateurs clés de l'environnement (Les)*, 2006, IFEN
- Inégalités écologiques en milieu urbain (Les)*, par Wanda Diebolt et Annick Helias, membres de l'Inspection générale de l'environnement, Dominique Bidou et Georges Crepey, membres du Conseil général des ponts et chaussées.
- INSEE, *La mesure du pouvoir d'achat et sa perception par les ménages*, in *L'économie française*, Comptes et dossiers, 2007
- Logement social : des locataires plus âgés et plus modestes*, *SESP en bref*, n°23, décembre 2007
- Megalopolis, N°5, automne 2011.
- Mobilités et transports, Péages urbains : permettre leur expérimentation en France*, Note de synthèse du CERTU, 2008
- Nature dans la ville (La)*, Rapport du CES, 2007
- Nature en ville, un paradoxe à cultiver (La)*, *Diagonal* n°179, juin 2009
- Périurbain et intermodalité* (dossier), *Diagonal*, n°174, 2007
- Plante et Cité : [www.plante-et-cite.fr](http://www.plante-et-cite.fr)
- Plus d'urbanité pour les franges de villes* (dossier), *Diagonal*, n°167-168, 2005
- Prendre en compte dans le développement durable dans un projet*, Guide d'utilisation de la grille RST 02, DGUHS, CERTU 2006
- PWC, Paris-Ile de France Capitale Economique, « *De la Ville Lumière à la Smart City ? Ecosystème numérique : comment capitaliser les meilleures expériences internationales* », septembre 2011
- Rapport au Premier ministre et au Parlement Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique: villes et adaptation au changement climatique, novembre 2010
- Rapport sur l'état de l'environnement*, IFEN, La Découverte, 1999
- Synthèse des travaux du Comité opérationnel n°9 du Grenelle « Urbanisme », rapport présenté par le sénateur Alduy et le député Piron au MEEDDAT, 21 avril 2008
- Rapport de l'ONERC (Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique).
- Sprawling cities and transport, from evaluation to recommendations : <http://www.casa.ucl.ac.uk/scatter/>
- Transitions vers des villes post carbone*, étude de la Mission Prospective du MEEDDAT, relatée dans « Constructif », « Scénarios pour une ville post carbone », par Jacques Theys, 2008-2010



**Comité 21**

132, rue de Rivoli, 75001 Paris, France

Tél. : (33) 01 55 34 75 21 . Fax : (33) 01 55 34 75 20

comite21@comite21.org . [www.comite21.org](http://www.comite21.org) . [www.agenda21france.org](http://www.agenda21france.org)