



# Les nouveaux défis des villes durables

XXXI<sup>e</sup> Rencontre nationale des agences d'urbanisme

(Rennes, 19-21 octobre 2010)

## Synthèse du séminaire préparatoire du 9 mars à Paris

**MARCEL BELLLOT**, délégué général de la FNAU, et **ALAIN LALAU-KERALY**, directeur adjoint de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération rennaise (Audiar), organisateurs de la prochaine rencontre nationale, ont ouvert à 10 heures le séminaire préparatoire à la rencontre, accueilli, comme les années précédentes, par l'IAU Île-de-France. En introduction, **François DUGÉNY**, son directeur général, a rapidement interrogé le thème des « villes durables » sous quatre angles – la place dévolue aux habitants, le « risque d'alibi », les conditions de l'équité sociale et la durabilité économique – et suggéré de se rapprocher des travaux conduits il y a peu par l'institut<sup>1</sup>.

### > NOURRIR LA RÉFLEXION PRÉALABLE A LA RENCONTRE

Le délégué général de la FNAU a ensuite rappelé la double fonction de ce séminaire préparatoire : approfondir les réflexions autour de la ville durable, « une ville hypertexte qui bouleverse nos schémas de pensée », et aider à bâtir le programme définitif de la prochaine rencontre nationale des agences. Il a également souligné que les interventions feraient l'objet, en accord avec des auteurs, d'une parution dans le document introductif qui doit être publié le 8 septembre prochain, en partenariat avec le magazine *Techni.Cités*.

**BERNARD POIRIER**, vice-président de Rennes Métropole et président délégué de l'Audiar, a présenté pour sa part les intentions et les attentes des organisateurs vis-à-vis de cette manifestation qui portent notamment « sur les enjeux énergétiques, sociaux, de biodiversité et de gouvernance », et a mis en avant « la logique de co-construction sous l'angle du socialement soutenable » qui prévaut pour sa préparation. Comme l'a souligné en complément **ALAIN LALAU-KERALY**, il s'agit en effet de « mettre l'accent sur les défis d'une société inégale pour mieux élaborer ensemble des réponses durables ».

---

<sup>1</sup> Lire notamment « Envies de ville », *Les Cahiers de l'IAU Île-de-France* n°149, déc. 2008.

## > LA VILLE DURABLE : DEFIS, OPPORTUNITES, RISQUES

Quatre intervenants étaient sollicités au cours de la matinée pour aborder et discuter ce premier thème de réflexion très ouvert : Bruno Marzloff, Pierre Radanne, Taoufik Souami et Martin Vanier.

- **UNE VILLE « EPROUVANTE » ?**

**BRUNO MARZLOFF**, sociologue et consultant (groupe Chronos), s'est attaché à déterminer les conditions d'une articulation possible entre la ville durable et la « ville 2.0 » dans un souci de partage de services. Faisant référence à la notion de « mobilité éprouvante » exprimée par des chercheurs belges, il a tout d'abord mis l'accent sur le stress que génère la ville dans les transports, au travail, sur le territoire, mais aussi dans les finances publiques. « Trop de déplacements tue la mobilité et l'inflation de cette mobilité échappe au citoyen contemporain », a-t-il observé. Il s'est ensuite demandé si cet accroissement de la mobilité était plutôt générateur de contraintes ou de liberté pour les citoyens. « Le phénomène de l'écartèlement entre domicile et travail, dû pour l'essentiel à l'étalement urbain, a pour répercussions notamment d'encourager les citoyens à chercher à se rapprocher de leur lieu de travail. Il est fortement lié à la massification de l'usage de l'automobile depuis une cinquantaine d'années.

Son raisonnement est fondé sur quelques diagnostics de la ville moderne. Le premier est l'opposition entre liberté et saturation. La notion de liberté a été nourrie par le mythe de la vitesse, qui date de l'avènement des déplacements motorisés généralisés, couplés à une forte croissance démographique. Mais l'élasticité des déplacements se heurte à un problème de financement des infrastructures et d'évaluation de la valeur de la mobilité. En second lieu, la question de la mobilité « choisie » ou « contrainte » est cruciale. Elle s'impose en effet à tous, quels que soient les moyens ou le désir des usagers de s'y conformer. Le lien entre emploi et mobilité est aujourd'hui évident. Il faut donc réfléchir davantage en termes de transports responsables, sachant qu'un tiers des émissions de gaz carbonique en milieu urbain est le fait du transport motorisé et que l'essentiel de l'augmentation de la consommation énergétique sera absorbé à l'avenir par la croissance des transports. « Les réponses élaborées jusqu'à présent ont été des solutions conservatrices consistant à ajouter des infrastructures pour tenter d'absorber l'augmentation des déplacements, rendant difficile voire impossible la mise à niveau permanente, a estimé B. Marzloff. Sur le Grand Paris, on peut se demander si la croissance de la mobilité motorisée proposée est vraiment la solution pour demain... » Alternative aux solutions conservatrices, les mesures « régulatrices » visent des solutions permettant de maîtriser ces développements, en créant par exemple des « routes intelligentes » ou des péages urbains, en développant les réseaux de transports collectifs, en valorisant davantage le vélo et la marche (plus faibles en France que chez quelques-uns de ses voisins).

Des solutions davantage « substitutrices » consistent à favoriser l'évitement des déplacements, en particulier grâce aux technologies numériques. « Malgré la crise, l'e-commerce a continué de croître ; il est temps d'ouvrir largement le

champ de la e-ville », a estimé Bruno Marzloff, qui a assuré que le travail à distance se développera, entraînant une réduction des déplacements contraints et créant, en raison du vieillissement global de la population, des opportunités de développement (e-santé ou e-services) si l'on adopte ce type de posture.

Dans cette société urbaine en mutation, l'intérêt accru pour la « marchabilité » de la ville entraînera également une modification des espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes (l'expérience récente de Times Square, à New York, le montre). Dans la ville du futur, il faudra maîtriser ces ressources décisives que sont le temps et le territoire, et relever les défis de la gouvernance à travers notamment le dialogue entre les citoyens pour créer une « ville vivable ». Cette ville pourrait s'apparenter à une « data city » ou à une « soft city » où le partage des données publiques serait généralisé : un phénomène déjà engagé avec le développement de l'Internet mobile et les milliers de e-services téléchargeables sur les téléphones portables. La traçabilité des comportements des individus – rendue possible à tout moment avec l'Internet mobile – aboutira à une « société de la donnée », avec des côtés pervers (une forme nouvelle d'espionnage des citoyens qui n'est pas sans risques) et des aspects plus vertueux, comme la place plus importante accordée à l'opinion de chacun.

- **DEBAT**

**ALAIN LALAU-KERALY** s'est demandé si cette « soft city » s'adresserait à l'ensemble des citoyens, craignant de voir se développer une « ville à deux vitesses ». Pour Bruno Marzloff, cette ville à deux vitesses existe déjà, d'une part entre générations et d'autre part entre population urbaine et monde rural. Il a esquissé en réponse le monde du « cinquième écran » : « Une société où les terminaux communiqueraient en permanence entre eux, où les individus disposeraient d'un pouvoir accru dans l'espace public, où l'urbain lui-même deviendrait un média, puisque la ville serait balisée de terminaux permettant à l'individu de se repérer, de trouver toutes les informations et tous les services dont il a besoin et de diffuser ses propres informations... »

**LOUIS-LAURENT DUPONT** (Agence de Marseille) s'est pour sa part interrogé sur « le risque d'appauvrissement des échanges interpersonnels lié à la réduction de la mobilité ». Bruno Marzloff a rappelé l'aspiration fondamentale des citoyens à la liberté de mouvement et la notion de « droit à la mobilité ».

**JEAN-FRANÇOIS GUET** (Certu) a fait remarquer que les « opérateurs de mobilité » ne desservent que les zones denses, soulignant l'impact de ce phénomène sur les relocalisations et délocalisations d'entreprises. Il a observé que la densité de relations sociales, qui augmente considérablement avec le web 2.0, accroît aussi le désir de mobilité. L'augmentation des relations générées par les réseaux sociaux est à relativiser en raison de leur furtivité, a répondu Bruno Marzloff, estimant que, demain, « l'intensité des connexions des réseaux de transports et leur diversité encouragera des pratiques nouvelles qui seront précisément liées à l'intensification des communications numériques ».

**MARCEL BELLLOT** s'est demandé comment la puissance publique pouvait être en mesure « d'organiser la mobilité dans la ville ». Bruno Marzloff s'est dit convaincu que « cela passe par la maîtrise et le partage de la donnée publique,

estimant indispensable des mesures de régulation ou des aménagements reposant sur un véritable diagnostic » : « Il est temps de domestiquer la donnée publique afin de la libérer en termes de coûts, de droits et de formats », a-t-il affirmé. Une « obsession » qui, selon l'intervenant, permettra « d'activer le pouls de la ville » et de mieux mesurer la dimension vertueuse que peut avoir l'information dans la planification urbaine...

- **COMMENT RENDRE ATTRACTIF UN « TERRITOIRE SANS CARBONE » ?**

**PIERRE RADANNE**, consultant et ancien président de l'Ademe, s'est intéressé aux « nouveaux critères » d'un territoire attractif dans une économie sans carbone, de plus en plus dématérialisée. Les trois grands rendez-vous du milieu du XXI<sup>e</sup> siècle, a-t-il précisé, sont la fin de la croissance démographique humaine (avec près de 10 milliards d'habitants, la planète sera saturée), la nécessité de diviser par deux les émissions mondiales de gaz à effet de serre et les tensions grandissantes sur le marché des hydrocarbures. L'humanité étant vraisemblablement contrainte de demeurer sur sa planète, seule jusqu'à présent à pouvoir l'héberger, devra assurer la restauration de l'environnement, condition de la paix. « La qualité de la vie humaine sera irrémédiablement liée à la capacité de l'homme à ménager sa planète », a estimé Pierre Radanne. Les récits sur l'expansion industrielle devront ainsi laisser place à la définition de la planète par ses limites. « Le climat est la première question politique totale », car les émissions de gaz à effet de serre sont une question planétaire à solidarité obligatoire entre pays. Mais les individus sont responsables de la moitié des émissions polluantes. Ainsi, « sans projet commun, l'humanité court assurément vers l'individualisme et le conflit ».

Dans ce contexte, les collectivités locales ont un rôle central à jouer, car elles décident des investissements ayant la plus longue durée de vie (en termes de bâtiments, d'infrastructures de transports, de réseaux), elles répartissent les activités sur le territoire et elles ont le contact direct avec le citoyen. La science et la technique peuvent-elles améliorer nos vies ? « La réponse est positive seulement pour un cinquième de l'humanité, a souligné l'intervenant, car on constate une consommation croissante des ressources rares, d'énergies inépuisables et de matières premières qui s'accompagnent d'une dégradation de la biodiversité. Or, la croissance démographique ne devrait pas s'achever avant 2060. Les hommes seront alors très nombreux et voudront vivre bien. Ils devront impérativement s'adapter à une quantité limitée de ressources et changer leur comportement vis-à-vis de l'environnement. » Cette situation peut être « l'élément déclencheur d'une gouvernance globale » et entraîner le retour à une planification et à « un engagement démocratique fort ».

La recherche actuelle d'une « mise en cohérence » entre les différents niveaux de territoires, le SCoT devenant la structure d'emboîtement des documents de planification, va dans ce sens. Selon Pierre Radanne, une vraie réforme territoriale s'impose toutefois. Elle est en germe dans le futur Schéma régional climat-air-énergie ou dans les plans régionaux. Mais les documents réglementaires ne suffisent pas. La cohésion démocratique implique « d'aller chercher l'adhésion des citoyens, qui doivent choisir entre être victimes ou acteurs, et se positionner sur leur nouveau statut de citoyen »... Deux niveaux démocratiques doivent ainsi être développés : d'une part, la co-construction

citoyenne « actée par des publications », et d'autre part le travail technique et la formation « qui permettent d'affiner la parole citoyenne ». Le débat sur la compacité urbaine et la multimodalité des déplacements conduit par exemple à une certaine diversification des modes de transports, la propriété automobile pouvant à terme être remise en cause...

Enfin, la crise financière a entraîné un transfert vers les pays émergents des produits industriels jusque-là fabriqués dans les pays industrialisés. Une autre difficulté se fait donc jour : la primauté du droit à la concurrence dans un contexte de compétitivité accrue entre les villes. Une attitude différente des pouvoirs publics est observée en Allemagne où l'on privilégie l'ancrage des entreprises sur le territoire et l'intensification des relations de proximité par le développement de pépinières d'entreprises, le soutien aux PME, les liens entre universités et entreprises, le renforcement des circuits courts... Relever le grand défi du siècle – l'optimisation des ressources – implique ainsi de passer d'une conception « spatiale » à une conception « systémique » de la ville, en se concentrant sur les relations entre les acteurs. Le développement durable impose un vrai fonctionnement en réseau. Dans le « village planétaire » de Mac Luhan, la capacité d'échange avec l'Autre est un facteur de mobilité, sachant que le moteur du plaisir de vivre est la densité de l'expérience vécue. Cette expérience passe aujourd'hui par les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Ce qui exige de l'éthique et des choix politiques. « La question culturelle est la réponse à l'acceptabilité de la ville durable », a conclu Pierre Radanne.

Interrogé par **BERNARD POIRIER** sur la « place réelle que devrait jouer la région », l'intervenant a souligné qu'une ville ne peut être stable que si elle n'est pas entourée de désert. « L'essentiel pour réussir sa vie est d'entrer dans une société relationnelle » où les connexions entre territoires sont décisives. L'insertion dans la machine économique améliorera-t-elle pour autant le « vivre ensemble » ? Pierre Radanne a rappelé que « l'humanité a connu la rareté jusqu'à l'invention de la machine à vapeur et la révolution industrielle », donc une époque relativement récente. Elle doit apprendre à ménager à la fois ses ressources et ses relations avec l'Autre...

- **LE POIDS DES « CULTURES PROFESSIONNELLES » TRADITIONNELLES**

**TAOUFIK SOUAMI**, chercheur et enseignant à l'Institut français d'urbanisme (Paris VIII), auteur d'un ouvrage consacré aux « secrets de fabrication » des écoquartiers<sup>2</sup>, a tout d'abord rappelé que cette approche de la « fabrication des villes » est liée à une vision à long terme et qu'elle offre un double sens. C'est à la fois, en effet, une sorte de « meccano urbain » (« pas si neutre que cela », a-t-il toutefois précisé), mais aussi un processus « dont les modalités ont une incidence sur le produit fini et sur ses modes de gestion ». Dans le cadre de ses recherches sur les quartiers en renouvellement urbain, T. Souami a ainsi pu faire dans ce domaine un certain nombre de constats et d'invariants.

---

<sup>2</sup> *Écoquartiers, secrets de fabrication ; analyse critique d'exemples européens*, Éditions Les Carnets de l'info (Coll. Modes de ville), 2009.

D'une part, en matière d'initiation de projets de quartier, on constate une certaine propension à vouloir « protéger l'environnement contre les agressions urbaines » (la ville contre-nature ?). Il en résulte, comme à Hanovre (quartier de Kronsberg), des orientations particulières en matière d'expertise technique et d'organisation de la maîtrise d'ouvrage. On constate ainsi la prédominance de l'approche technique sur les nécessités du projet global, un « sur-mesure technologique » dont les critères financiers sont essentiels. Or, a rappelé Taoufik Souami, le développement durable exige « d'associer davantage les habitants en tant que gestionnaires de quartier », même si la stratégie de mobilisation des différents types d'expertise est complexe et la plus-value rare.

En second lieu, « la maîtrise d'ouvrage de ces projets est composite et faible dans sa capacité de décision » (les arbitrages politiques sont consensuels en général). Enfin, on observe que les entreprises de services urbains sont de plus en plus fréquemment convoquées à l'amont des projets, dans la mesure où elles sont considérées comme des investisseurs « sachants » et « capables ». Mais la résistance des grands groupes en matière financière n'est pas négligeable. Ils utilisent généralement des méthodes et des savoir-faire rodés et porteurs d'économies d'échelle et ne sont pas toujours prêts à faire du « sur-mesure », justement. Globalement, les « cultures professionnelles » constituent traditionnellement un obstacle à ce travail nécessaire visant à imaginer des réponses nouvelles et à « créer de la valeur » dans le cadre des opérations de renouvellement urbain ou de la réalisation d'écoquartiers, a conclu T. Souami.

Dans la discussion, Pierre Radanne a fait observer qu'on ne peut pas bâtir de quartiers durables si l'on ne réalise pas de plus-value sur les investissements ou des économies sur les futurs coûts de fonctionnement puisqu'on rationalise strictement l'usage des ressources, énergétiques notamment. À terme, ce serait un « cercle fermé ». Pour Taoufik Souami, « la ville durable est encore largement un potentiel ». Les acteurs ne sont pas mis en relation (« chaînés ») et les outils existants ne sont pas optimisés pour permettre de « pérenniser les engagements environnementaux » dans le cadre des projets de quartier. Une situation provisoire ?

- **BATIR UNE « DEMOCRATIE DES USAGES » ?**

**MARTIN VANIER**, géographe et professeur à l'Institut de géographie alpine, a pour sa part développé deux principes d'action et de mouvement susceptibles justement d'infléchir les pratiques des collectivités en situation de projet : le passage à une « économie publique de transaction des biens territoriaux » et le passage à la « démocratie des usages ». Il n'y a pas d'échelle ni de périmètre pertinents en matière d'aménagement ou d'urbanisme, a-t-il rappelé au préalable. Comme dans les neurosciences, par exemple, la sophistication du système repose sur les « articulations », les « agencements », les « assemblages » (ici, la comparaison avec le modèle vinicole s'applique aussi !). Car les « ressources-clés du XXI<sup>e</sup> siècle » sont précisément celles que la ville ne possède pas : l'eau, l'air, le climat, les espaces libres... L'enjeu de la durabilité est donc de « savoir comment les actions vont parvenir à faire s'emboîter des usages complexes sur des territoires à géométrie variable ». Plutôt que de « s'échanger des biens d'équipements, des terroirs ou des services » sur des

territoires plus ou moins liés, il s'agit de sortir de ce principe de redistribution « au profit d'un échange économique dont on n'a pas encore la monnaie »... Ainsi les objets de politique publique relèvent-ils d'échanges et de croisements plutôt que d'institutions et de périmètres. La transaction entre territoires ne doit pas se résumer à une « intelligence politique et technique », car ce n'est pas suffisant pour bâtir un modèle durable. La gouvernance publique est en effet remise en cause en permanence par les logiques développées par les individus (les AMAP, le co-voiturage, les services à domicile, tout ce que l'on appelle, parfois improprement, « l'économie sociale et solidaire »).

« Notre système démocratique est très territorialisé, a poursuivi l'intervenant, mais la ville est sans cesse bousculée par des phénomènes et des dynamiques qui contribuent à déterritorialiser les décisions et dont les acteurs, souvent extérieurs au territoire, prennent une part décisive, sans que cela n'ait d'incidence sur la gouvernance politique ». Il faut donc substituer au « couple ancien » formé par la maîtrise d'ouvrage territoriale et la maîtrise d'œuvre technique, un nouveau couple composé d'une maîtrise d'ouvrage partenariale et d'une « maîtrise d'usage » responsabilisée. « Si les élus locaux n'ont pas la conviction que leur avenir politique est lié à la construction de ce nouveau couple, ils perdront leur ressource, c'est-à-dire jusqu'à présent le fait qu'ils puissent faire état des réalisations qu'ils décident... Le développement durable pousse à cette nouvelle construction, car il suppose des rationalités plus vastes que celles qui sont en vigueur sur des territoires gérés par des élus désignés par les seuls citoyens qui y habitent. Cela suppose que l'on consulte aussi d'autres types d'acteurs ou d'utilisateurs impliqués dans la vie du territoire mais qui n'y ont pas leur domicile », a conclu Martin Vanier.

Taoufik Souami a fait observer que la mise en œuvre de la décision est souvent aussi intéressante que la décision proprement dite, en fonction notamment de la nature des acteurs qui sont impliqués dans sa réalisation. La question de la responsabilisation des usagers, de la « maîtrise d'usage » est donc bien posée.

## **> INEGALITES SOCIALES, INGENIERIE DE PROJET ET PROSPECTIVE**

Au cours de l'après-midi, Michel Bonetti, Julien Damon et Jacques Theys étaient invités à proposer aux « défis » évoqués le matin des « réponses » appropriées. Mais ils ont plutôt choisi d'y ajouter quelque complexité, en particulier en matière sociale. L'ingénierie de la « ville durable » qui reste à inventer devra assurément en tenir compte.

### **• UN DEFICIT DE CONCEPTION URBAINE ?**

**MICHEL BONETTI**, sociologue au Centre d'études techniques du bâtiment (CSTB) impliqué dans de nombreux projets de renouvellement urbain « qui comportent souvent une dose de développement durable », s'est tout d'abord dit inquiet. « Dans les faits, le développement urbain durable souffre d'un déficit de conception. On assiste davantage dans ce domaine à un développement du génie urbain qu'à une émergence de la créativité urbaine. Tout est très concentré sur l'énergie, les transports et les techniques urbaines. C'est donc l'affaire des ingénieurs qui ont procédé depuis les années 90 à une sorte de

“hold-up” sur les enjeux environnementaux au profit d’enjeux de gestion énergétique et, plus tard, de mobilité ». Pour Michel Bonetti, « la valeur symbolique de la ville, sa mixité, ne s’y retrouvent guère. Et les urbanistes sont relativement dépossédés de cette dimension essentielle de leur métier que sont les questions sociales, la gestion des risques, la durabilité des espaces aménagés... » Au fond, a-t-il insisté non sans esprit de provocation, le développement durable peut être considéré comme un « nouvel hygiénisme », produit d’une « éthique protestante » qui s’impose plus facilement dans les pays scandinaves qu’à Naples... Bref, « une ville propre, stéréotypée, privée d’animation urbaine » et de la complexité de toutes ses fonctions.

Quelle seraient, a contrario, les bases d’un « vrai » développement urbain durable ? « C’est d’abord considérer l’espace comme un bien rare, une ressource, le produit d’une histoire, un lieu d’interaction et d’échange, porteur de liens sociaux, a répondu Michel Bonetti en sociologue. C’est un développement « qui préfère l’univers urbain à la duplication de lotissements à basse consommation ». De ce fait, lutter contre les projets « dissociés » favorise la « cohérence », l’un des maîtres mots du développement durable. Avec la « qualité urbaine » (dont les critères demeurent malgré tout subjectifs), c’est un argument majeur de valorisation économique et foncière des quartiers. Par quelle méthode l’impulser ? « Le politique doit reprendre la main », a estimé l’intervenant, citant Reims (Petit Bétheny) et l’île de Nantes, deux cas de figure emblématiques d’une démarche aboutie à ses yeux.

- **« LES PAUVRES POLLUENT MOINS QUE LES RICHES ! »**

Pour **JULIEN DAMON**, professeur associé à l’IEP Paris<sup>3</sup>, la cause est entendue, « les pauvres polluent moins que les riches, mais ils sont beaucoup plus nombreux ! » L’intervenant a rappelé, non sans malice, que 80 % des Français pensent qu’ils ont une possibilité de devenir pauvre dans leur vie, ce qui les place au même niveau que la Lettonie au niveau européen. En réalité, la pauvreté ne croît véritablement en France que depuis 2004 et surtout elle est devenue plus jeune et plus urbaine, ce qui la rend certainement plus visible à nos yeux. Les familles monoparentales vivant dans les ZUS (zones urbaines sensibles) constituent un autre archétype français. En Europe, toutefois, le constat est plus ou moins le même, avec quelques disparités régionales.

Mais c’est surtout à l’échelle planétaire qu’un certain relativisme s’impose, selon Julien Damon, car « un milliard d’habitants vit désormais dans des bidonvilles dépourvus d’aménités urbaines, des ressources essentielles comme l’eau et des équipements de base comme l’assainissement ou l’électricité ». Il existe toutefois de grandes différences dans le statut, les modes de gestion, « l’intégration » de ces bidonvilles, qui rendent les comparaisons difficiles d’un pays ou d’un continent à l’autre... Les bidonvilles ultragérés (voire autogérés) du Brésil ou du Pérou sont-ils comparables à la « jungle » de Calais ou aux campements roms de certaines de nos banlieues ?

---

<sup>3</sup> Il a également dirigé l’étude « Les politiques sociales au défi de l’innovation » (Futuribles International) en 2008.

Julien Damon a conclu en mentionnant les réflexions de l'économiste Daniel Cohen qui, dans *La prospérité du vice*<sup>4</sup>, écrit : « L'immense désespoir que la fin de l'âge d'or [a fait] peser sur la société française éclaire un trait fondamental de la société moderne : son addiction à la croissance. Elle touche le bonheur intime des individus. Les Français sont incomparablement plus riches en 1975 qu'en 1945, mais ils ne sont pas plus heureux. Le bonheur des modernes n'est pas proportionné au niveau de richesse atteint. Il dépend de son accroissement, quel que soit le point de départ de celle-ci... »

Dans la discussion qui a suivi cette intervention déstabilisante (mais, de l'aveu de l'intervenant lui-même, en limite du thème du jour), **ANNE PONS**, directrice de l'agence d'urbanisme de Strasbourg, s'est interrogée sur les hypothèses d'une croissance, mieux maîtrisée du Nord mais nécessaire aux pays du Sud, « qui ne déséquilibreraient pas les objectifs de réduction des gaz à effet de serre » : la quadrature du cercle ? Dans les deux cas, a estimé Julien Damon, la lutte contre les inégalités est l'un des piliers d'un développement urbain durable.

- **LES « CINQ CONTRADICTIONS » DE LA VILLE DURABLE**

Enfin, **JACQUES THEYS**, directeur de la Mission prospective du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer et auteur d'articles et d'ouvrages consacrés au développement durable<sup>5</sup>, s'est intéressé à la relation entre le projet de ville durable et l'évolution du concept. Ce qui fait la durabilité d'une ville, a-t-il estimé, c'est « sa capacité à mettre en cohérence tous ses outils et toutes ses approches, ses fonctions sociales, économiques et culturelles. Établir une cohérence au niveau urbanistique implique de résoudre une contradiction entre logique des flux et des lieux, d'une part, et entre les logiques du rayonnement, de la puissance, de l'attractivité, de l'emploi et de la ville à vivre, d'autre part ».

Mais les conceptions du développement durable évoluent. Cette notion inclut bien sûr les « trois piliers » évoqués dans le rapport Brundtland (respect de l'environnement, équilibre économique et équité sociale), mais également un ensemble de concepts et de principes d'action complexes. Ainsi, le développement durable n'est pas qu'une question environnementale, mais une nouvelle manière de concevoir le développement en accordant une importance prioritaire aux générations futures, aux besoins essentiels et aux solidarités Nord-Sud et entre territoires. La ville n'est pas isolée, mais intégrée dans un système global. Il faut ainsi passer du profit à court terme à une croissance économique de long terme, d'objectifs de simple conservation écologique à un objectif d'équité environnementale intra- et intergénérationnelle, des objectifs de l'équité de la distribution sociale à une efficacité distributive de long terme.

Jacques Theys s'est ensuite intéressé au passage à la « ville post-carbone ». Ce passage implique pour lui un double changement : d'une part, passer d'une problématique localisée au niveau des villes à une articulation avec le niveau global, avec ce qui est extérieur à la ville, et d'autre part prendre en compte le temps, qui devient primordial en matière d'effet de serre, d'autonomie énergé-

---

<sup>4</sup> Éditions Albin Michel, 2009.

<sup>5</sup> Cf. notamment *Le développement durable vingt ans après : plaidoyer pour une deuxième étape* (avec Christian du Tertre et Félix Rauschmeyer), éditions de l'Aube, novembre 2009.

tique et d'adaptation au changement climatique. La question de la ville durable a déplacé des tensions entre économique, social et environnemental, mais elle en a créé ailleurs. Cinq grandes contradictions apparaissent. L'un des défis futurs sera de résoudre ces contradictions.

La première contradiction concerne la relation à la nature. Trois conceptions s'opposent : « la nature comme limite », « la nature comme système productif » et « la nature comme lieu agréable ». Il s'agit d'articuler ces trois conceptions contradictoires, de les rendre « compatibles », ce qui suppose une manière totalement différente d'intégrer la nature dans les villes.

La seconde contradiction concerne la modernité urbaine. La charte d'Aalborg sur les villes durables, qui a remplacé la charte d'Athènes à la fin du siècle dernier, propose une vision conservatrice, centrée sur la qualité des lieux et les services à la ville, qui omet de mentionner les autres fonctions urbaines (les flux, l'économie, etc.). Ce qui aboutit à des centres-villes « conservatoires » dissociés du reste de l'espace urbain. Il convient de replacer les stratégies économiques dans les stratégies d'urbanisme durable.

La troisième contradiction est sociale. La ville durable est « la promesse d'une passerelle entre la vision technique des écologistes et des urbanistes et les quartiers ». En réalité, la ville durable favorise « l'écologie de standing » et crée de nouvelles discriminations. Il est donc important d'intégrer dans la ville durable la notion d'inégalité écologique et de considérer que lorsque l'on traite de la ville durable, il faut aussi attacher une importance au moins équivalente aux situations non durables et inégalitaires observables dans la ville.

Se pose en quatrième lieu la question de la place de la démocratie. La ville durable est associée à la participation, à la décentralisation, à l'autonomie, mais elle crée aussi un « nouvel évangile technocratique », imposant une conception normative de la ville durable des contradictions. Il faut les dépasser en posant le problème de l'innovation institutionnelle dans les structures de gouvernement local et en imaginant des systèmes de participation permettant de co-construire des indicateurs qui intéressent le public au plan local. Le passage à la ville post-carbone rendra la contradiction entre la puissance de la technocratie et la nécessité de la démocratie beaucoup plus évidente...

Enfin, la cinquième contradiction oppose le local au global. La ville durable met l'accent à la fois sur la nécessité de sauver la planète et de développer l'autonomie du niveau local, de prendre en compte les spécificités locales et d'aller vers un développement beaucoup plus endogène tout en ayant des objectifs très globaux... Cette contradiction ne peut être résolue ni par une autonomie exagérée ni par un discours normalisateur qui conduirait tout le monde à agir de manière identique en même temps : il faudra trouver des solutions en jouant sur les points d'articulation entre les différents niveaux ».

- **DEBAT FINAL**

**PASCALE SIMARD**, directrice adjointe de l'Agence de Lyon, a évoqué la responsabilité des agences d'urbanisme dans cette « représentation de la pauvreté », en particulier dans les quartiers dits « défavorisés », qui prend en compte, sans trop les questionner, des facteurs subjectifs d'analyse de la pauvreté. Dans sa réponse, Jacques Theys a rappelé le débat existant aux États-Unis sur « l'inégalité écologique », qui ne recoupe que partiellement la discussion – plus européenne – sur les inégalités sociales face à l'environnement ou dans l'accès à la nature. Il a estimé que la ville durable suppose « un changement des objectifs du développement » et pas seulement le fait de favoriser certains objectifs techniques ou d'améliorer certains indicateurs.

**PIERRE TRIDON**, directeur de l'agence de Reims, a fait le lien entre la conclusion de Jacques Theys et les « échanges de ressources entre territoires » évoqués le matin par Martin Vanier, estimant que « le potentiel des villes à créer davantage de logements collectifs entraîne une concurrence de fait entre villes et publics qui a des répercussions directes en termes de développement durable, l'habitat individuel étant généralement plus éloigné de l'emploi ». Il a souligné le manque de référentiels notamment en termes de mobilité et de précarité et estimé nécessaire de considérer « la nature comme productrice de carottes, mais aussi de terrains à bâtir »... « La nature est en effet conçue comme un système productif, mais les professionnels qui travaillent dans ce domaine ne sont pas du tout les mêmes que ceux qui travaillent sur l'accès à la nature, par exemple », a répondu Jacques Theys. Dans ce domaine « une révolution doit s'opérer à la fois chez les écologistes et chez les urbanistes ».

**ALAIN LALAU-KERALY** a indiqué en conclusion que la rencontre de Rennes a été conçue pour « mettre en parallèle les objectifs du développement durable et les aspirations sociétales ». « Il faudra s'intéresser au rapport à la propriété : les politiques qui substitueront progressivement l'usage du bien au bien lui-même impacteront en effet la fabrication de la ville durable. Dès lors que l'on aspire à une mixité fonctionnelle, il est également nécessaire de réfléchir à la manière dont les entreprises pourront jouer le jeu de la fabrication de la ville durable, si elles considèrent qu'elles sont plus compétitives dans des zones d'activité dédiées qu'en centre-ville ». Ces sujets seront abordés dans les ateliers prévus à Rennes. La question de la gouvernance et du statut à donner à la « vox populi » devra être également traitée pour « déterminer quel type de récit urbain d'une ville durable il faut bâtir pour que les acteurs d'une gouvernance élargie comme celle qui a présidé au Grenelle de l'Environnement puissent s'y retrouver », a-t-il ajouté.

À l'issue de la journée, **MARCEL BELLIOU** a remercié l'ensemble des participants et précisé que les propos tenus contribueraient à approfondir la réflexion tant dans le cadre de la préparation de la rencontre de Rennes que dans celui de la rédaction du document introductif.