



# L'ÉQUATION DE LA VILLE DURABLE



### Sommaire

**Le mot de la Directrice** - - - - - 3

#### **L'équation de la ville durable**

Jean Haëntjens, Economiste  
et urbaniste, Conseil en stratégies  
urbaines (Urbatopie) - - - - - 4

#### TABLE-RONDE

##### **Vers une gouvernance globale**

Claude Livernaux - - - - - 8

##### **Faire converger nos visions mènera aux solutions**

Michel Guéry - - - - - 9

##### **Changer de système, changer d'attitude**

Jean Haëntjens - - - - - 10



#### CYCLE ÉVOLUTION SOCIÉTALE

- ⇒ **Solidarité et sécurité dans les villes**, 7 juin 2012  
avec **Michel Marcus**, Magistrat honoraire, Expert en sécurité urbaine,  
Délégué général du Forum français pour la sécurité urbaine
- ⇒ **L'équation de la ville durable**, 23 octobre 2012  
avec **Jean Haëntjens**, Economiste et urbaniste, Conseil en stratégies  
urbaines (Urbatopie)
- ⇒ **La mobilité comme dimension des inégalités sociales**,  
14 novembre 2012  
avec **Vincent Kaufmann**, Directeur du Laboratoire de Sociologie  
Urbaine à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, Secrétaire général  
de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire CEAT,  
Directeur scientifique du Forum Vies Mobiles SNCF
- ⇒ Les vidéos de ces conférences sont disponibles sur :  
<http://www.adeus.org/productions?ty=les-videos-de-l-adeus>

# Le mot de la Directrice

## Ville durable : passer à la qualité supérieure



**Anne Pons**

Directrice générale de l'ADEUS



Cette rencontre sur « l'équation de la ville durable » est organisée en partenariat avec l'ADEUS Alsace. Il n'est pas simple d'intervenir sur la question du développement durable car c'est un mot-valise : on y trouve des contradictions apparentes, des contradictions réelles, et en plus c'est compliqué. Les praticiens en connaissent les complexités, les règles accumulées, les contraintes, les obligations. En voit-on réellement les bienfaits, les effets concrets, et pour qui ?

Le Rapport Brundtland<sup>1</sup> a fait émerger ce concept en 1987. Aujourd'hui, nous avons une crise économique, financière, sociétale, et j'aime bien rappeler qu'en japonais le mot « crise » veut aussi dire « opportunité » : c'est peut-être le moment de réfléchir à ce que veut dire pragmatiquement le développement durable. Ainsi, un point qui me semble très important est l'instinct grégaire à l'œuvre, tellement continu qu'il n'est peut-être pas suffisamment pris en compte, et la question de la part croissante des villes dans le développement fait partie de cette nouvelle donne.

L'Agence a travaillé en prospective pour avoir de la lisibilité sur les temps à venir et sur ce qui peut se faire en termes de politiques publiques localement. Nous avons pu constater que cette question du développement durable était particulièrement difficile à appréhender car il y a tout à la fois : les questions foncière, énergétique, d'organisation du territoire, des déplacements, de la cohésion sociale...

L'expérience de Jean Haëntjens a l'avantage d'être extrêmement pragmatique, puisqu'il a travaillé sur Saint-Nazaire comme économiste et urbaniste

pendant de longues années. Il en a tiré une expérience de terrain qui peut nous aider dans cette complexité qu'est le développement durable, pour voir comment l'appréhender quand il s'agit de villes. Dans sa vision, il propose des démarches plus ouvertes que l'empilement d'actions sectorielles, qui évidemment ne font pas développement durable. Cette question de la transversalité, de la gestion de paradoxe, me semble particulièrement intéressante dans la façon dont il porte une conviction qui lui a fait écrire notamment « *La ville frugale* ». Je peux signaler aussi la sortie d'un ouvrage par Ariella Masbouni, relatant Saint-Nazaire comme écométropole<sup>2</sup>.

Ce qui est développement durable requiert une notion de qualité nettement supérieure à notre fonctionnement actuel. Nous avons des réelles difficultés financières et de méthode pour passer à un fonctionnement de qualité bien supérieure. Quelles sont nos marges de manœuvre pour réaliser les investissements nécessaires ? Quelles sont nos alternatives ?

Un mot encore pour évoquer le travail que mène l'Agence pour élaborer une méthode d'évaluation des scénarii de prospective en termes de développement durable. Nous avons pu constater la complexité de travailler sur l'outillage de cette transversalité et sur l'évaluation d'une solution par rapport à une autre. Jean Haëntjens va nous expliquer comment il voit, dans toute cette transversalité, la question du développement durable dans les villes, car c'est sa spécialité.

<sup>1</sup>. Le Rapport Brundtland, rédigé en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU, a popularisé l'expression de « développement durable » et a notamment apporté la définition communément admise du concept.

<sup>2</sup>. Estuaire Nantes Saint-Nazaire Ecométropole mode d'emploi, Editions du Moniteur, octobre 2012.



# L'équation de la ville durable



**Jean Haëntjens**

Economiste et urbaniste,  
auteur de « La ville frugale » (FYP, 2011)  
et « Crises : la solution des villes » (FYP, 2012).

**Au cours des quinze dernières années, les villes françaises ont beaucoup investi dans des « solutions durables » comme les tramways ou les écoquartiers. Elles se trouvent aujourd'hui « mises en demeure », notamment par la crise, de donner plus de cohérence à leur action. Pour être à la fois durables, désirables et abordables, elles doivent relever simultanément quatre défis : concilier compacité urbaine et désir d'espace, mobilité et sobriété énergétique, rayonnement métropolitain, équité territoriale et vivabilité, concilier ces trois premiers défis avec une modération des coûts urbains.**

**Pour relever ces défis, elles disposent de très nombreuses réponses techniques, qui se situent à toutes les échelles du système urbain (la maison, l'îlot, les centralités, les équipements publics) et engagent tous les champs de l'action publique (aménagement, transports, éducation, culture, action foncière, fiscalité...).**

**Aucune de ces réponses n'est cependant capable, isolément, de résoudre l'équation. Pour relever le défi du durable, les villes doivent agir simultanément, et en cohérence, sur de très nombreux leviers. Elles doivent pour cela mobiliser de nombreux acteurs (résidents, politiques, entreprises, compagnies de transports...) dans un temps politique qui reste limité.**

**Un tel défi implique une méthode politique, que l'on voit s'affirmer dans les métropoles européennes les plus innovantes. Cette méthode, fondée sur la transversalité des approches, la création d'un désir collectif et la formulation d'une ambition partagée, peut encore être améliorée. Il s'agit surtout, et en premier lieu, de l'appliquer à toutes les échelles de territoires. Car si l'urbanisme durable a obtenu de premiers résultats dans**

**les cœurs d'agglomération, il n'a, pour l'instant, pas réussi à modifier la trajectoire des périphéries.**

Les villes se trouvent aujourd'hui positionnées en première ligne sur les trois piliers du développement durable.

- \* Ce sont elles, et particulièrement les métropoles, qui tirent le développement économique<sup>1</sup>. L'économie de la connaissance s'implante de préférence dans les régions urbaines offrant un large potentiel de rencontres et de compétences. Dans une économie à forte composante tertiaire et résidentielle, c'est désormais « l'habitat qui attire l'emploi » et non l'inverse. L'attractivité résidentielle (incluant la question des coûts urbains) devient donc un critère majeur de compétitivité.
- \* Les consommations d'énergie liées à l'organisation urbaine (bâtiments, transports, éclairage) représentent plus de 60 % des consommations d'énergie finale et des émissions de CO<sup>2</sup>.
- \* C'est également dans les villes que les tensions sociales (le coût du logement, les banlieues) sont les plus fortes.

La notion de développement durable n'a été réellement prise en compte dans les politiques d'aménagement urbain qu'à partir des années 1990, et plus nettement à partir des années 2000 (institution, en France, des Schémas de cohérence territoriale). Au cours des quinze dernières années, les villes françaises et européennes ont beaucoup investi dans des « solutions durables » comme les transports collectifs (tramways), les pistes cyclables, l'aménagement d'espaces publics, ou les projets urbains exemplaires (écoquartiers). Parallèlement, de nombreux travaux ont essayé de préciser la notion de ville durable. Ils ont abouti à la signature, par les pays de l'Union Européenne, d'une « charte de Leipzig » (2007), puis à la définition, par les mêmes pays, d'un « cadre de référence pour la ville durable » (2010). Cette première séquence de l'urbanisme durable s'est inventée en marchant. Elle disposait de peu de bases théoriques dans la mesure où les premiers écologistes, ceux des années 1970, s'étaient plus intéressés à la protection de la nature qu'à la transformation du cadre urbain<sup>2</sup>.

1. HALBERT Ludovic, *L'avantage métropolitain*, PUF, 2010.

2. HAENTJENS Jean, *La ville écologique, itinéraire très sinueux d'une utopie*, Urbanisme, mai 2012.

Un large consensus se forme aujourd'hui autour du constat suivant :

- \* Cet « urbanisme durable » a permis d'améliorer significativement la situation dans les centres, mais non dans les périphéries, où elle s'est plutôt dégradée.
- \* Les coûts urbains se sont envolés (doublement de l'immobilier en dix ans, augmentation des distances parcourues, augmentation de 50 % du prix des carburants).
- \* Les villes n'ont plus les moyens de financer les « solutions durables » tous azimuts. Elles doivent hiérarchiser les priorités et apprendre à raisonner en termes de « systèmes de solutions » cohérents.
- \* Elles manquent, pour ce faire, de repères. La notion de ville durable est chargée de tellement d'attentes (écologiques, économiques, culturelles, sociétales) qu'elle n'est pas lisible pour de nombreux décideurs. Seuls les initiés peuvent se retrouver dans le dédale des concepts – *ville durable*, *ville post carbone*, *ville post Kyoto*, *écoquartier*, *écodensité*, *cittàslow*, *ville en transition*, *ville fertile*, *ville intelligente*, *smart city*. – qui se réclament tous du durable mais qui se traduisent par des formes urbaines radicalement différentes. Ajoutons que le *green washing* (procédé qui consiste à « repeindre en vert » des solutions classiques) n'a pas épargné le monde de l'urbanisme et de l'architecture.

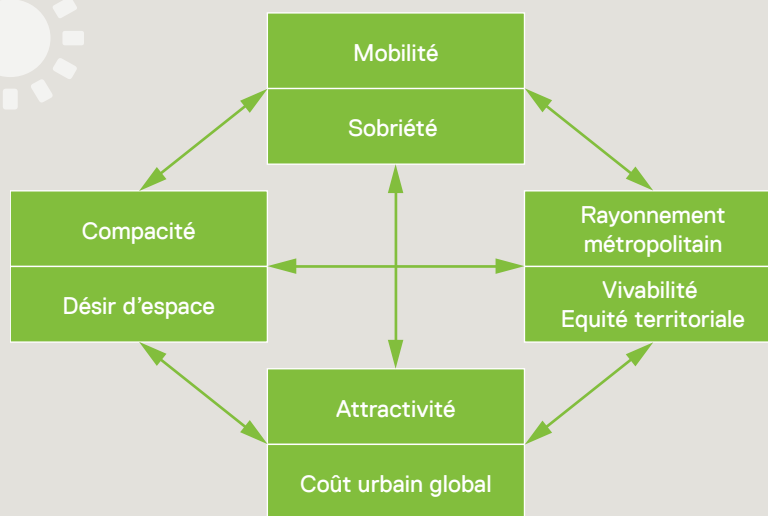
La question qui se pose aujourd'hui aux villes est d'être à la fois *durables*, *désirables*, et *abordables*. Posée ainsi, l'équation conduit à résoudre quatre défis, qui sont étroitement liés entre eux :

- \* Comment concilier compacité urbaine et désir d'espace ?
- \* Comment concilier mobilité et sobriété énergétique ?
- \* Comment concilier rayonnement métropolitain, équité territoriale et vivabilité ?
- \* Comment concilier ces trois premiers défis avec une modération des coûts urbains ?

## Les réponses techniques

Pour relever chacun de ces défis, les villes ont déployé de très nombreuses réponses techniques. Mais aucune d'elles n'est capable, isolément, de résoudre l'équation.

Pour concilier *compacité urbaine* et *désir d'espace*, elles ont joué à la fois sur l'architecture des bâtiments, l'organisation des îlots et des stationnements, le dessin des voiries, la localisation des équipements publics et l'organisation des proximités. La notion



« UNE VILLE DURABLE EST UNE VILLE QUI SAIT GÉRER SES TENSIONS »

de compacité ne se réduit pas, en effet, à celle de densité, même s'il existe un seuil en deçà duquel un tissu urbain devient totalement dépendant de l'automobile. Les notions de *masse critique*, de *mixité fonctionnelle* et de *courtes distances* sont également essentielles. En jouant sur ces différentes composantes, il est possible de concilier une forte urbanité avec des densités moyennes, compatibles avec certaines formes d'habitat individuel. Le bourg traditionnel, avec ses maisons de ville, ses commerces et services regroupés autour d'une place centrale accueillant la station de transport en commun, reste une référence qui est aujourd'hui revisitée par de nombreux projets d'écoquartiers.

Le *défi mobilité-sobriété* ne pourra être relevé qu'en jouant sur une palette très large de modes, incluant la marche à pied, la famille vélo (qui s'élargit chaque jour), les modes ludiques (skates, rollers, patinettes), les transports collectifs, les deux roues, les véhicules urbains légers et, surtout, les interfaces entre ces différents modes. Le défi sera d'autant plus facile à relever que le tissu urbain aura su retrouver un minimum de compacité. Rappelons que le rapport des consommations d'énergie pour les déplacements est aujourd'hui de 1 à 2 entre les cœurs d'agglomération et les périphéries.

La question des *coûts urbains* ne pourra être seulement traitée par des politiques foncières et des aides au logement social. Ces correctifs indispensables trouvent leur limite lorsque les prix des marchés atteignent, comme en région parisienne, des niveaux trop éloignés des prix abordables. Plusieurs villes européennes (Turin, Genève) s'intéressent aujourd'hui au principe d'une *organisation polycentrique*, qui permettrait de mieux répartir les pressions foncière et immobilière. Cette question de la répartition des centralités est, il faut bien le dire, encore assez



mal appréhendée<sup>3</sup>. Les centralités secondaires ne doivent pas être trop éloignées de la polarité dominante. Elles doivent aussi disposer d'une masse critique suffisante et être, si possible, connectées directement entre elles par les réseaux de transports. C'est rarement le cas aujourd'hui : l'organisation radiale des réseaux de transports, adoptée par une majorité de villes européennes, conduit très logiquement à renforcer la pression sur une centralité unique. Plusieurs villes, dont Copenhague, projettent aujourd'hui de compléter ce réseau radial par des lignes en rocades reliant directement entre elles les centralités secondaires.

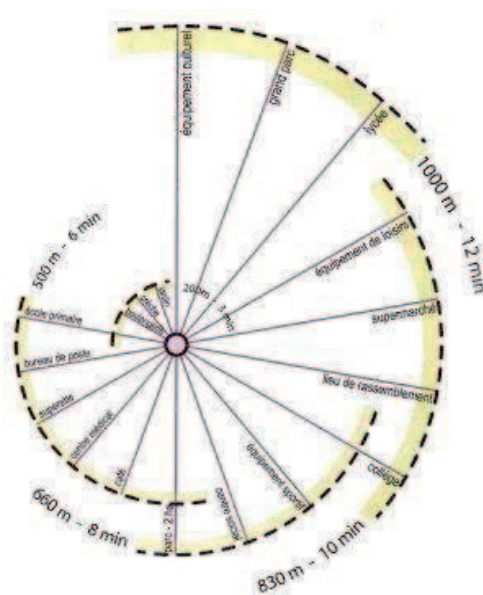
La question du coût renvoie aussi à celle des choix d'habitat. Les études menées par Jean-Charles Castel ont clairement montré que l'habitat intermédiaire (maisons de ville, petits immeubles) est celui qui présente les coûts de construction les plus faibles<sup>4</sup>. L'habitat diffus se traduit par des dépenses très importantes en réseaux. Les constructions de grande hauteur induisent, quant à elles, des surcoûts de construction et de fonctionnement. L'hyperdensité favorise, en outre, les phénomènes spéculatifs.

Dans la pratique, l'avantage économique de l'habitat intermédiaire est masqué par le fait qu'une partie des coûts urbains est, soit mutualisée de façon forfaitaire (réseaux, entretien des voiries, éclairage, transports de bout de ligne), soit non prise en compte dans les calculs (pollutions, bruit, dégradation des paysages). Les particuliers n'appréhendent guère mieux leurs coûts urbains : ils sous-estiment presque toujours le coût de leur mobilité automobile, en l'identifiant au poste carburant, qui n'en représente que 20 %.

L'observation des très nombreuses réponses qui ont été déployées, depuis quinze ans, pour tenter de résoudre l'équation de la ville durable conduit à formuler trois idées :

1. *Il est techniquement possible de réduire significativement (et même d'un facteur 4) la consommation d'énergie et d'espace de nos villes, tout en améliorant leur qualité résidentielle.*
2. *Pour atteindre cet objectif, il faut agir simultanément, et en cohérence, sur de très nombreux leviers.*
3. *Ces leviers concernent à la fois l'organisation urbaine (le système), l'innovation technologique et les comportements.*

Le principe d'une indispensable « triple action » a été démontré à la fois par les études théoriques<sup>5</sup> et par les bilans réalisés sur les premiers écoquartiers (montrant que la dérive des comportements annule



P. MADEC : LA VILLE EN PANTOUFLE

en partie les apports de la technologie). On sait aussi que les progrès techniques réalisés, depuis vingt ans, sur le rendement des moteurs à explosion, ont été plus qu'annulés par l'accroissement des distances, l'accroissement du poids des voitures et la multiplication des gadgets électriques.

### L'indispensable « méthode politique »

Agir sur de nombreux leviers, cela veut dire mobiliser de nombreux acteurs (résidents, politiques, entreprises, compagnies de transports...), dans un temps politique qui reste limité. Un tel défi n'a aucune chance d'être relevé sans méthode politique.

Cette méthode existe, bien qu'elle n'ait jamais été théorisée. Elle s'est inventée progressivement, par jeu d'essais et d'erreurs, dans des villes aussi différentes que Barcelone, Nantes, Bordeaux, Hambourg ou Copenhague. Et les approches de ces villes se retrouvent aujourd'hui autour de quatre principes fondamentaux : la cohérence fonctionnelle, la cohérence opérationnelle, la création d'un désir collectif et l'ambition partagée<sup>6</sup>.

Le premier principe - *cohérence fonctionnelle et transversalité* - signifie que ces villes ont appris à raisonner « ensemble » les différents volets des politiques urbaines. Elles ont aussi appris à jouer sur certains d'entre eux (comme la culture ou l'urbanisme) pour en débloquent d'autres (l'économie,



3. Urbia – Centralités, urbanisme durable et projet – Université de Lausanne, décembre 2010.

4. CASTEL Jean Charles, La densité au pluriel, Etudes foncières, août 2011.

5. THEYS Jacques, Les villes au cœur de la transition vers les sociétés post carbone, Commissariat Général au Développement Durable, 2010.

6. HAËNTJENS Jean, Urbatopies, L'aube, 2010.

le social). La cas de Bilbao (la culture au service de l'attractivité économique) est le plus connu, mais n'est pas isolé. De nombreuses villes ont joué sur les transports pour construire une gouvernance, sur les transports et l'urbanisme pour désenclaver des quartiers d'habitat social ou sur l'espace public pour créer du lien social.

Le principe de *cohérence opérationnelle* consiste à agir de façon simultanée et cohérente sur des leviers de natures différentes, comme la réglementation, la fiscalité, l'innovation technologique, et l'éducation. Sur chacun de ces leviers, les villes ont montré, depuis dix ans, une créativité impressionnante, comme en témoignent plusieurs sites dédiés à l'innovation urbaine<sup>7</sup>. Citons, parmi cent autres exemples, ces autoroutes pour vélo, imaginées à Copenhague, et dont les feux sont synchronisés à la vitesse des cyclistes, ou ces « low emission zones » (Berlin, Amsterdam) qui préfigurent sans doute les « zero emission zones » qui seront, demain, réservées aux cyclistes, aux piétons, et aux véhicules électriques. Cette cohérence opérationnelle implique aussi une approche transversale car, dans les organisations municipales, ce ne sont pas les mêmes services qui traitent de la réglementation, des déplacements, de l'espace public et de l'éducation.

La *création d'un désir collectif*, incluant les notions d'*imaginaire*, d'*attachement*, d'*identité*, est apparu comme une composante essentielle des stratégies urbaines. Il a été travaillé méthodiquement par des interventions sur l'architecture, le mobilier urbain, la mise en lumière, les ambiances, les références aux héros locaux. Les villes ont compris que pour inviter les habitants à se rapprocher des centres, il fallait leur offrir un supplément symbolique. Elles ne proposent pas seulement des logements et des aménités mais un « habiter », notion qui inclut des satisfactions immatérielles comme *le sens*, *la convivialité*, *la possibilité de rencontres*, *la surprise*, *le sentiment d'appartenance*.

L'*ambition partagée* implique de nouvelles *pratiques de gouvernances*. La plupart des villes qui ont réussi à changer de destin se sont dotées de structures transversales (cellules prospective, SEM de projets, agences d'urbanisme) pour tisser de la cohérence entre leurs grande directions opérationnelles. Elles ont aussi accompli un important travail d'acculturation sans lequel il n'est pas de gouvernance honnête. Pour construire une culture du projet, elles ont déployé de très nombreux outils : maquettes, concours d'architectes, revues métropolitaines ou sites internet. L'implication récente des villes dans les exercices de prospective (Lyon, Bordeaux, Nantes, Strasbourg...) s'inscrit pleinement dans cette démarche. Elle a conduit

à un fort renouvellement des méthodes<sup>8</sup>.

La prospective urbaine s'intéresse autant aux mouvements qu'elle déclenche et aux questions qu'elle permet de poser qu'à la formalisation de scénarios normatifs. Les travaux menés par l'ADEUS font ainsi apparaître que l'évaluation des scénarios contribue, autant que leur construction, à la création de cette culture partagée.

## Conclusion

Si l'on partait d'une feuille blanche, il serait aujourd'hui parfaitement possible de concevoir des villes consommant deux fois moins d'espace et quatre fois moins d'énergie, moins coûteuses (en temps et en argent), moins polluées, et par conséquent plus saines, plus vivantes et plus agréables à vivre. Habitat de densité intermédiaire (maisons de ville, petits immeubles), courtes distances, répartition modale par grands tiers (modes actifs, transports collectifs, modes motorisés individuels), véhicules urbains légers, centralités réparties, cœurs d'îlots végétalisés reliés entre eux par des circulations vertes sont quelques principes de cette nouvelle grammaire urbaine qui est en train de s'affirmer, tout en laissant la place à une grande diversité de formes et de solutions.

La vraie question est de faire évoluer nos systèmes urbains actuels, organisés autour d'autres priorités, vers ce nouveau paradigme. Et tout indique qu'il n'y aura pas de « réponse magique » à cette question. Pour faire changer de direction les systèmes complexes et à très forte inertie que sont nos villes, il faudra agir simultanément et en cohérence sur de très nombreux leviers, et donc mobiliser de nombreux acteurs. Et cela impliquera une méthode politique particulièrement affûtée.

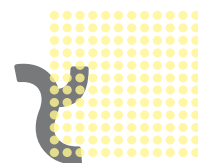
Cette méthode existe, mais est encore réservée à quelques métropoles. Elle peut encore être largement améliorée, notamment sur les questions des coûts urbains et de la polycentralité.

Un autre défi est de diffuser cette méthode à des collectivités plus petites, qui n'ont qu'une vision très partielle des enjeux urbains et qui ne disposent pas de moyens techniques importants.

Il faudra également que l'Etat, qui est actuellement plus observateur qu'acteur dans l'invention de cet urbanisme durable, trouve le bon positionnement. Il devra à la fois encourager les bonnes pratiques, aider les collectivités locales à renforcer leur ingénierie et savoir résister à la « tentation de la norme » -normes dont l'accumulation contribue aujourd'hui à renchérir les coûts urbains.

7. [www.innovcity.fr](http://www.innovcity.fr), [www.leblogdelaville.fr](http://www.leblogdelaville.fr),  
[www.planete-plus-intelligente.lemonde.fr](http://www.planete-plus-intelligente.lemonde.fr)

8. Revue Urbanisme n° 386, *Prospective et territoires*,  
septembre-octobre 2012.







**Claude LIVERNAUX**  
Directeur régional de l'ADEME Alsace

## TABLE RONDE

# Vers une gouvernance globale



### L'énergie autrement

Lors de la fête nationale de l'énergie, j'ai assisté à une petite pièce de théâtre à Cernay nommée « Pétrole, Pétrole ». Un homme soliloque en scène quand soudain un autre personnage fait irruption dans la salle et dit : « Une information importante, arrête ! Arrête ! » Et l'on entend à la radio qu'il n'y a plus de pétrole, que l'armée est partout en ville pour réquisitionner l'essence. Les spectateurs deviennent acteurs, ils se regroupent dans le noir, avec des bougies, et se posent la question : « Que fait-on maintenant ? », « Comment rentrer à Strasbourg ? », etc. D'une façon brutale, nous nous sommes posés des questions qu'un jour nous serons amenés à nous poser.

Il est important d'anticiper sur les questions d'énergie, car demain nous entrerons dans une industrie de l'après-pétrole. Certains universitaires travaillent sur le bio-mimétisme, ils imaginent pour demain une industrie qui ne soit pas basée sur l'énergie haute température, mais sur une énergie basse température. La nature fonctionne comme cela. Essayez de fabriquer un fil qui soit, toutes proportions gardées, de la même résistance qu'une toile d'araignée ! Ce fil est créé à basse température. Il faut aussi avoir en tête que demain nous utiliserons l'énergie autrement. Nous devons être sobres, et nous n'utiliserons plus le pétrole

pour les mêmes choses. Après-demain, mettre du pétrole dans une voiture sera probablement considéré comme du gâchis.

Les changements de comportement, c'est pour maintenant. On sait aujourd'hui construire des maisons à basse consommation d'énergie, relativement étanches, mais, si on y vit comme avant, la baisse de consommation sera limitée. Les objets techniques, aussi sophistiqués soient-ils, ne nous permettront pas d'aller jusqu'où il faudra aller en termes d'économies d'énergie.

### Une gouvernance globale pour faire du développement durable

Culturellement, l'ADEME s'est beaucoup intéressée au volet environnemental, un peu moins au volet économique et très peu au volet social. Aujourd'hui, nous voyons bien la nécessité d'un bon équilibre. Au travers des Plans Climat, Energie et Territoires se met en place une gouvernance globale dans les projets environnementaux, avec des animateurs pour sensibiliser à la fois le territoire principal, mais aussi les territoires infra. L'Analyse environnementale de l'urbanisme, autre démarche portée par l'ADEME, peut être utilisée en amont de la création d'un lotissement nouveau, d'une ZAC ou de la révision d'un PLU

par exemple. L'analyse environnementale de l'urbanisme est une approche qui permet d'intégrer l'ensemble des préoccupations environnementales.

Je crois beaucoup aux organisations de type cluster, dans lesquelles chacun vient avec sa part de vérité. C'est de cette confrontation que vient l'innovation. Au travers des plans Climat volontaires mis en place en Alsace aujourd'hui, des publics se rencontrent pour la première fois sur un territoire. Je pense que c'est à travers ce genre de mises en relation que le développement durable se construit pas à pas. Ce n'est pas très spectaculaire, mais je pense que c'est ainsi que les choses progressent : apprendre à rencontrer l'autre, même s'il n'est pas dans la même logique, c'est important !



# Faire converger nos visions mènera aux solutions



En Alsace, où les hivers sont assez rudes, une partie de la population dans les vallées vosgiennes ou éloignée des agglomérations est déjà impactée par la cherté du chauffage et des transports. Le Schéma régional d'adaptation au climat et de gestion de l'énergie s'intéresse donc aux problèmes de précarisation énergétique. Il investit l'axe de la construction neuve BBC<sup>1</sup>, mais il consacre aussi des moyens à évaluer l'habitat existant afin d'enclencher des opérations lourdes d'amélioration de l'habitat à moyen terme...

## Converger sur une problématique, et finalement sur des solutions

Le développement durable a posé le principe de la transversalité, ce n'est donc pas à l'État d'agir et décider seul. Ces vingt dernières années, l'ensemble des collectivités publiques et territoriales ont développé une expertise. Il est donc aujourd'hui vraiment nécessaire de jouer la complémentarité. L'État prend sa place dans un dialogue basé sur l'analyse objective et réaliste de la situation, dans une ville comme à l'échelle d'un territoire. Cet exercice nouveau passe aussi par

1. Le bâtiment de basse consommation (BBC) sous-entend « énergétique » : la consommation énergétique nécessaire pour le chauffer et le climatiser est notablement diminuée par rapport à des habitations standard.

la discussion avec les acteurs économiques et les usagers. Nous n'avons plus les moyens de reprendre à zéro en imaginant des villes nouvelles, nous devons composer avec la réalité de nos territoires.

Comme dit par Anne Pons, la crise, c'est aussi l'opportunité. En Alsace, cela se traduit concrètement en traitant de façon intégrée la dimension énergie et mobilité avec une « plate-forme du foncier » au niveau régional pour aborder ensemble les problématiques d'étalement urbain, une plate-forme sur les écoquartiers pour partager les informations, etc.

Les Agendas 21 ont démarré timidement, mais avec nos échanges de pratiques actuels, il devient intéressant de les faire vivre. J'ai constaté que lorsqu'une ville fait entrer ces pratiques dans le quotidien des habitants et des entreprises, elle devient même une incarnation privilégiée du développement durable. Les logiques s'y entrecroisent, on sent les effets tenailles, on les comprend et c'est cela qui mobilise.

## De la règle à la responsabilité partagée

Si les lois continuent à se succéder en grand nombre, malgré les décisions de simplification, c'est par défaut d'une logique d'accord sur des engagements partagés et sur des échelons territoriaux.



**Michel GUERY**

Directeur régional adjoint, DREAL Alsace



L'État reste donc celui qui dicte la règle, et par sa mission régalienne il peut à tout moment retirer une autorisation. Mais il le fait de moins en moins car, sur le champ de l'efficacité, l'adaptation aux réalités locales se montre très compétitive face à l'universalité des règles.

## La métropolisation, une opportunité pour le développement durable

Le principe de la métropolisation, c'est de raisonner en pôle avec ses divers rayonnements énergétiques, économiques ou sociaux. C'est une force qui focalise les problématiques des territoires influencés. Strasbourg est ainsi au cœur d'un réseau de transport ferré, routier, aérien, fluvial, avec une polarisation légitime qu'il importe de continuer à développer. Un autre point important est l'échange de services qui répondent à de vraies fonctionnalités. Enfin, il faut agir à la bonne échelle, que ce soit sur le transport, le foncier, les risques naturels, les loisirs...





# Changer de système, changer d'attitude

## L'urgence de changer nos comportements

Comment diviser par quatre la consommation d'énergie des villes (Facteur 4) ? Toutes les études montrent qu'il faut jouer à la fois sur l'organisation des systèmes urbains, les comportements et la technologie pour y arriver. Depuis vingt ans, la consommation unitaire, à puissance égale, d'un moteur de voiture a pratiquement été divisée par deux, mais leur poids et les accessoires (climatisation, etc.) ont augmenté. Au final, la consommation n'a pas baissé. Cette évolution est également vraie pour l'énergie, l'eau, etc. On essaye toujours de tirer autre chose de l'économie qu'on a faite.

Le passage à la voiture électrique ne sera réellement intéressant que s'il permet de changer de « paradigme automobile ». Pour emmener un enfant à l'école, ou rouler à 15 km/h (vitesse moyenne d'une voiture en milieu urbain dense) on n'a pas forcément besoin d'une voiture surpuissante capable de rouler à plus de 140 km/h. Cela implique un changement de statut de l'objet automobile, qui cesse d'être un vecteur de reconnaissance sociale pour ne devenir qu'un simple moyen de transport. Cette composante comportementale sera

également essentielle si l'on veut développer les énergies renouvelables pour le chauffage domestique. Les jours sans soleil, il faudra accepter l'idée de recourir au bois. L'une des questions posées par l'urbanisme durable concerne donc notre capacité à faire bouger, en douceur, les comportements. Certaines villes ont montré que c'était possible, puisque Copenhague assure désormais 35 % de ses déplacements grâce au vélo.

## Le développement durable suppose de raisonner à l'échelle d'un système urbain

La métropole va au-delà de la communauté urbaine, c'est un système urbain, et c'est la bonne échelle pour faire du développement durable. Toutes les stratégies qui consistent à s'intéresser uniquement au centre-ville en ignorant la périphérie ne fonctionnent pas. C'est aussi la bonne échelle pour le développement économique, qui se fait à l'échelle d'un bassin d'emploi. Enfin, c'est l'échelle de raisonnement pour la gouvernance politique. Aujourd'hui, les SCoT les plus intéressants sont ceux qui sont fait à cette échelle.



**Jean HAËNTJENS**

Économiste et urbaniste,  
Conseil en stratégies urbaines (Urbatopie)

## Étaler la ville de façon continue coûte très cher

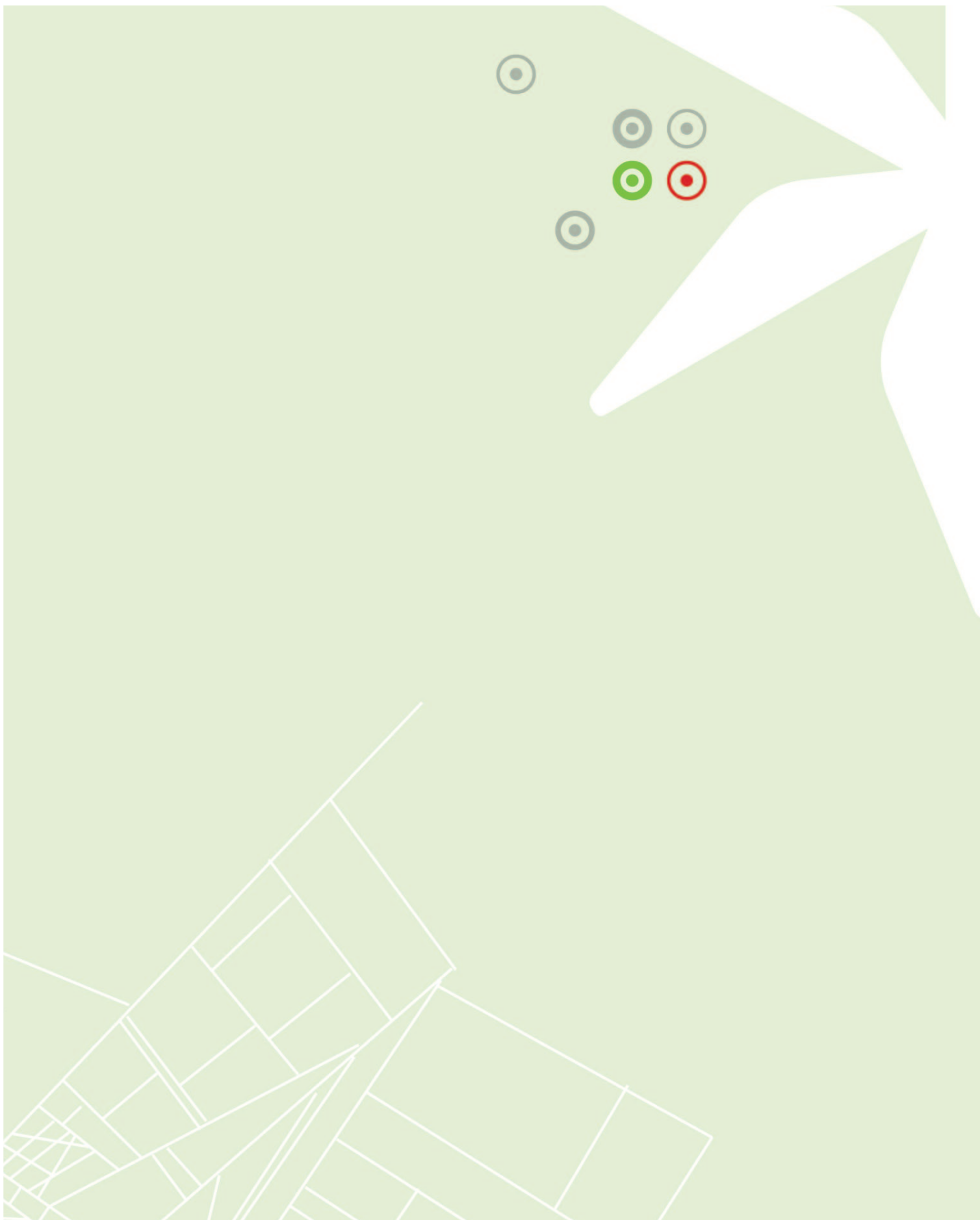
Dans toutes les agglomérations de France, deux logiques d'urbanisme s'affrontent : la logique, qu'on pourrait appeler « centripète », des villes centres qui cherchent à attirer les entreprises et les habitants qui les avaient quittés, et la logique « centrifuge » des communes périphériques, qui veulent se développer et qui offrent du foncier plus accessible. Jusqu'à une période récente, la seconde logique semblait l'emporter sur la première, mais l'équilibre des forces est en train de changer : les communes centrales attirent de plus en plus de gens qui sont demandeurs de services urbains. Or, aujourd'hui, on n'est plus capable d'assurer ces services urbains, même élémentaires comme une crèche ou une école, dans des communes de 1 000 habitants. Il faut donc faire des choix. Toutes les agglomérations vont être amenées à mieux évaluer les conséquences financières de leurs options d'aménagement. Elles se rendront compte qu'étaler la ville de façon continue, cela coûte très cher. Cette prise de conscience pourrait bien, elle aussi, pousser à un retour vers les centres.











L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**  
Responsable conférences : **Cathie Allmendinger**  
Équipe projet : **Cathie Allmendinger (CP), Nicole Crucy, Jean Isenmann, Youssef Katiri, Colette Koenig, Sophie Monnin, Virginie Muzart, Pierre Reibel**  
Photos intervenants : **Cathie Allmendinger**  
Mise en page : **Jean Isenmann**  
© ADEUS - Décembre 2012 - N° Issn : 2112-4167  
Les publications et les actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)