



EXPO les villes en mouvement – 3^{ème} édition

« LA VILLE DURABLE : ENJEUX ET PERSPECTIVES »

Débat du 7 juillet 2009
Siège du Groupe SMABTP

Sous la présidence de

Alain MAUGARD, ancien Président du CSTB, Président de l'EXPO les villes en mouvement

En présence de

- **Stéphane JOLY**, Adjoint au Maire de **Reims**, 8^{ème} Vice-Président chargé du Développement durable
- **Philippe de LONGEVIALLE**, Adjoint au Maire de **Grenoble**, chargé de l'Urbanisme - Président de la commission Vie urbaine et développement durable
- **Antoine RUFENACHT**, Maire du **Havre**, Président de la CODAH
- **Bernard VETILLARD**, Vice-Président de **Le Mans** Métropole, chargé du développement durable

PRESENTATION DE LA VILLE DU MANS

Bernard VETILLARD

Depuis 2008, la nouvelle équipe municipale et communautaire a la volonté politique de s'engager concrètement dans une démarche de développement durable, aussi bien à l'échelle de la ville (148000 habitants) qu'à l'échelle de notre petite communauté urbaine (190 000 habitants sur 9 communes, dont la ville-centre).

Comme le dit volontiers notre Maire, M. Jean-Claude BOULARD, "Après la phase de réflexion, l'heure est maintenant aux travaux pratiques !".

Concrètement, nous avons voté en septembre 2008 l'application d'une démarche AEU (Approche Environnementale de l'Urbanisme) sur tout le territoire de la ville.

La mesure la plus remarquable qui en a résulté a été notre décision de limiter à 300 m² la surface des parcelles destinées à la construction de maisons individuelles. Il s'agissait là d'une nouveauté particulièrement remarquable pour notre ville qui s'était beaucoup étalée au cours des décennies précédentes, puisqu'elle occupe la même superficie que Lyon, avec 3 fois moins d'habitants.

Nous revenons ainsi à la tradition des "mancelles", ces maisons de ville traditionnelles accolées les unes aux autres et installées sur de petits terrains, puis des maisons de type "Leroy Aricot" et qui étaient également construites sur de petites parcelles juxtaposées. Outre cette diminution des parcelles, notre volonté politique de suivre une démarche AEU nous a également conduits à diversifier la forme urbaine par des bâtiments collectifs sur lesquels nous reviendrons en détail tout à l'heure.

De notre point de vue, la construction de la ville de demain passe essentiellement par l'urbanisme. Nous avons donc identifié, pour les prochaines années, quatre projets "phares" : quatre écoquartiers sous forme de ZAC.

Cependant, l'écoquartier comporte un écueil : celui d'en faire une sorte de réserve de bobos, tout en continuant à agir comme précédemment sur le reste du territoire.

Au contraire, notre volonté est de faire de ces écoquartiers des sites exemplaires en termes d'innovation. Nous travaillons en partenariat avec les architectes, les aménageurs et tous les professionnels du bâtiment afin que ces écoquartiers servent de modèles pour améliorer la qualité des autres projets de renouvellement urbain. Y compris dans le domaine de la mixité sociale, puisque notre Plan Local d'Habitat impose un minimum de 25 % d'habitations en accession sociale à la propriété et 20 % de logements locatifs sociaux.

Les deux objectifs essentiels de cette démarche AEU sont donc de redensifier la ville sur elle-même et de limiter l'étalement urbain pour conserver les terres agricoles. Nous savons en effet que nous aurons de plus en plus besoin de ces terres agricoles pour repenser l'agriculture péri-urbaine, et nous avons entamé la discussion sur ce sujet avec les agriculteurs de la "ceinture verte" mancelle.

Pour toute information

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com

PRESENTATION DU PROJET REIMS 2020

Stéphane JOLY

Alors que Le Mans est au stade des travaux pratiques, je tiens à avertir immédiatement que Reims est encore au stade du débat en amphithéâtre...

Dès notre prise de responsabilités sous la direction de Adeline Hazan, Maire de Reims et Présidente de Reims Métropole, nous avons eu la volonté, conformément à notre programme, de ne pas nous limiter à une gestion de "bon père de famille" comme celle de l'équipe précédente qui laissait libre cours à un certain nombre d'opérateurs, et notamment trois importants bailleurs sociaux.

Au contraire, nous avons la volonté de faire de la programmation une pratique dont notre agglomération avait perdu l'habitude depuis bien longtemps.

Nous nous sommes donc posé un certain nombre de questions, à la fois sur la taille de notre agglomération (215000 habitants aujourd'hui, dont 80 % dans la ville-centre et 20 % dans de petites communes alentour), et sur les relations entre les collectivités dans le cadre de notre politique d'agglomération, ou même, au-delà de celle-ci, sur l'ensemble du pays rémois.

Bien sûr, il y a au Sud les terres de Champagne, dont on sait que l'hectare de terres agricoles est parmi les plus chers en France. Ce qui n'empêche pas de se poser la question de savoir si le pays de Reims ne pourrait pas devenir une métropole multipolaire puisqu'il y existe déjà aujourd'hui un réseau de 10 villes avec leurs agglomérations.

D'autant plus que l'examen d'une carte de France révèle des aménagements autour du bassin parisien, et des logiques économiques et démographiques en Lorraine : et puis, au-dessus et au milieu de tout cela, une zone en forme de no man's land... Alors, pourquoi ne pas y installer une grande métropole durable ?

Le sous-titre de notre **grand projet urbain Reims 2020** est donc de **faire de notre agglomération une métropole durable**, autour de plusieurs grandes questions :

- les **relations avec les autres territoires** ;
- le **changement climatique**;
- les **solidarités à tous les niveaux** : celui de notre "G 10" (les 10 villes qui composent notre métropole), mais aussi entre les quartiers.

Reims 2020 apparaît donc à la fois comme un outil et une méthode, avec d'abord une étude d'urbanisme dans le cadre d'un marché de définition.

Ont été choisis trois groupements autour de trois urbanistes bien connus : Christian Devillers, Bruno Fortier, et Philippe Panerai, auxquels nous avons demandé d'établir avec nous et en consultant la population (ce qui est déjà une démarche originale) le premier constat dont nous avons eu les conclusions en juin dernier.

Nous sommes actuellement dans la deuxième phase : chaque équipe travaille à son projet, et la présentation publique des trois projets sera effectuée en décembre prochain. Les élus seront ainsi en mesure, de novembre à avril prochains, de faire leur choix et de proposer aux populations non seulement un projet urbain, mais un projet concernant un large territoire.

Cette démarche innovante et fédératrice de concertation permanente fonctionne grâce à un Comité de Pilotage, qui comprend des élus, des responsables d'entreprises, des agriculteurs, etc. pour disposer d'une vision globale du territoire, et par un travail régulier des trois équipes d'urbanistes avec les Conseils de Quartier et le Conseil de Développement du Pays de Reims.

En résumé, il s'agit bien de déterminer quels types de relations nous voulons construire, aussi bien à l'échelle d'un quartier que d'un pays régional. Et, pour reprendre ce que disait mon collègue du Mans, l'objectif n'est pas de poser des écoquartiers ici ou là, mais bien de les organiser et de les faire vivre au sein d'une métropole durable !

PRESENTATION DU PROJET DE LA PRESQU'ÎLE DE GRENOBLE

Philippe de LONGEVIALLE

Le projet Presqu'île Scientifique - Giant comprend deux volets : un volet urbain (la Presqu'île) et un volet scientifique (Giant) sur un quartier proche du centre ville de Grenoble.

Grenoble, c'est 160000 habitants, sur une agglomération de 450000 habitants et une région urbaine d'environ 700 000 habitants ; un territoire au cœur des montagnes.

Tout cela dans un contexte très particulier : **une ville extrêmement dense**, la plus dense de France après Paris, beaucoup de difficultés de construction en raison **d'un sol de mauvaise qualité**, d'une forte

Pour toute information

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39

expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com

amplitude thermique et de la proximité de la nappe phréatique, mais aussi une **économie durablement tournée vers la recherche et l'innovation**, ce qui est aujourd'hui la grande force de Grenoble.

Nous nous sommes dotés en 2005 d'un PLU déjà très ambitieux, et qui a été révisé en 2007, avec un objectif à la fois de densifier la ville (compte tenu de la faible surface disponible, il nous faut utiliser celle-ci le mieux possible), et organiser un aménagement et un urbanisme qui s'adaptent à l'environnement existant. En résumé, un PLU extrêmement précis, qui organise la densité, structure le territoire communal, introduit beaucoup de végétalisation, et qui porte un effort particulier sur la qualité architecturale.

De même, l'agglomération et la ville se sont dotées d'un plan climat local (le 1^{er} en France), et d'un schéma énergétique local. Nous avons la maîtrise de la distribution du gaz et de l'électricité (la compagnie appartient à la ville de Grenoble), du réseau de chaleur (1^{er} en France) en brûlant les ordures ménagères et du bois de récupération, et de la distribution de l'eau.

Nous avons également créé un Guide de la Qualité Environnementale qui est distribué à l'ensemble des acteurs de la construction, de l'urbanisme, de l'architecture. Enfin, tous les deux ans, nous organisons une Biennale de l'Habitat Durable.

Quelques chiffres significatifs sur les résultats de cette politique :

Aujourd'hui, 60 % des permis de construire délivrés prévoient l'installation de panneaux solaires, et nous totalisons 10500 m² de capteurs installés en 3 ans.

Par ailleurs, 87 % des permis de construire, ces trois dernières années prévoyaient une isolation par l'extérieur. Enfin, 80 % des permis prévoyaient des toits en terrasse végétalisée, correspondant à 87 hectares d'espaces verts réalisés en 3 ans, même si le public ne peut évidemment pas y accéder.

Plusieurs écoquartiers sont en cours de développement : la ZAC de Bonne et le quartier Bouchayer-Viallet qui sont deux projets très ambitieux ; le site de l'Esplanade, qui va démarrer sous la direction de Christian de Portzamparc ; le pôle Gare, dans lequel le schéma des transports sera complètement réorganisé avec un espace multimodal de nouvelle génération qui remplacera l'actuelle vieille gare datant des JO de l'hiver 1968, etc.

Et puis, enfin, le projet Presqu'île scientifique – Giant, édifié sur un quartier en bordure de centre-ville, entre l'Isère et le Drac, en grande partie occupé par le CEA, mais qui n'a pas fait encore l'objet d'une véritable urbanisation.

Le projet Presqu'île scientifique – Giant est aujourd'hui un des plus grands projets urbains de France : 250 ha en cœur de ville, un milliard d'euros d'investissements prévus sur le site qui accueillera à terme plus de 20000 chercheurs. Un site dont la SHON passera de 800000 m² actuellement à près de 2 millions de m², et qui devrait être bordé, le long de l'autoroute A 480 par un grand mur photovoltaïque de 2 km de longueur.

Ce projet vise à la fois à développer le pôle scientifique et à intégrer complètement le quartier à l'intérieur de la ville.

Le site existant sera donc fortement densifié et restructuré. Aujourd'hui, la Presqu'île ne comprend que 900 habitants seulement, alors que 13000 personnes y travaillent dans de grandes entreprises et des laboratoires de recherche de grands pôles de compétitivité, ces laboratoires accueillant aussi 15000 chercheurs étrangers chaque année. Tout cela représente donc un impact économique important, avec un budget de fonctionnement des établissements de recherche de l'ordre de 700 millions d'euros.

Il existe sur ce site un fort potentiel de densification. Le cabinet d'architecture Claude Vasconi, architecte en chef de cette ZAC, a établi un plan-guide qui restructure l'ensemble du pôle scientifique, introduit des logements, des services, des commerces, et densifie fortement ce secteur dont l'espace a été longtemps sous-exploité.

La Presqu'île a donc été structurée avec pour référence constante le modèle de Boston, c'est à dire selon un espace très sectorisé et de grande qualité architecturale,

- avec **des pôles identifiés** autour des grands instruments, l'énergie, les nano-technologies, les biotechnologies la physique des matériaux, etc ;
- avec **un axe principal structurant** la ville et un réseau de voirie très précis et de nouvelles lignes de transports doux ;
- et avec, en **partie Nord, un important pôle sportif, des logements, des services**, tout ce qui pourra faire que ce pôle scientifique deviendra aussi un quartier de vie.

Ce **quartier de la Presqu'île** est au cœur de **trois grands enjeux** :

- **un développement économique** important puisque de grandes entreprises y ont construit 120000m² de SHON ;
- **un enjeu urbanistique** très fort avec des équipements et une structuration des transports en commun avec une nouvelle gare, le TGV, les TER, le tramway dont une ligne est déjà en service sur la Presqu'île et deux autres sont en préparation vers le centre ville, et bien sûr des pistes cyclables ;

- et enfin l'enjeu représenté par **Grenoble Université de l'Innovation**, avec un pôle scientifique qui est le deuxième en France après celui de Saclay en région parisienne.

La Presqu'île scientifique et le Campus représentent un total de 60000 étudiants sur la ville de Grenoble. Entre les deux se trouve le centre ville, et le pôle Gare constituera l'axe structurant de l'ensemble, l'objectif étant de relier les deux sites en moins de 25 minutes, quel que soit le mode de transport utilisé. L'articulation avec les territoires voisins est également organisée, le plan-guide de la Presqu'île s'intégrant dans un schéma urbain déjà existant avec les communes environnantes.

En résumé, ce projet Presqu'île scientifique, c'est 1 milliard d'euros de budget de fonctionnement, des instituts scientifiques employant actuellement 8000 chercheurs (20000 à terme), 10000 étudiants, et une production de 5000 publications et 440 brevets chaque année, ce qui place le pôle grenoblois au troisième rang, derrière les pôles de recherche de Renault et de PSA.

PRESENTATION DU HAVRE – PORT DE PARIS

Antoine RUFENACHT

Le Havre est le premier port de France pour la valeur des marchandises en raison de son trafic conteneurs (Marseille le dépasse en tonnage en raison de son trafic pétrolier). La ville dispose **d'une plage de 2 km de long**, particulièrement propre (elle a reçu le Pavillon Bleu), dont l'eau est aussi chaude qu'elle l'est en Bretagne. Autant de caractéristiques touristiques qui sont trop souvent ignorées, sans aucun doute... Le Havre, c'est aussi une **agglomération de 260000 habitants**, et une **ville-centre de 190000 habitants**, largement détruite à la fin de la Deuxième Guerre Mondiale, puis reconstruite par Auguste Perret. Une reconstruction menée selon un modèle architectural d'abord longtemps critiqué, mais dont les qualités esthétiques et ergonomiques ont reçu récemment une reconnaissance exceptionnelle puisque le Centre Perret est inscrit, depuis 2005, au patrimoine mondial de l'UNESCO. **Le Havre est une ville populaire, à dominante ouvrière, et qui compte 38 % de logements sociaux.**

Il me semble que, depuis 1995, c'est à dire à une époque où le mot n'existait pas encore, nous faisons du développement durable comme Monsieur Jourdain faisait de la prose.

Nous en avons fait d'abord sur les quartiers Nord, sur les quartiers des plateaux qui n'étaient jusque là que des grandes ZAC comme toutes les grandes villes en ont réalisé pendant les années soixante avec tous les problèmes que cela posait en termes de taux de chômage, de grandes tours, d'immeubles délabrés, etc.

Pour mener la rénovation de ces quartiers, nous avons bénéficié d'aides très importantes, d'abord dans le cadre des GPV (Grands Projets de Villes) et ensuite, dans le cadre de l'ANRU, par les gouvernements successifs, par la région et par le département. Bien naturellement, nous réalisons aussi un tramway qui sera mis en service en 2012.

Pour mener ce qui a été **un des plus importants programmes de rénovation en France**, nous avons été très attentifs à **faire participer les populations à l'élaboration des projets**. Nous avons **mis en place des Conseils de Quartier dès 1995**, qui se réunissaient deux fois par an et étaient consultés en permanence.

Après cette rénovation des quartiers Nord, nous avons un autre grand projet, largement engagé, dans les quartiers Sud qui sont à l'interface de la ville et du port.

Comme toutes les cités portuaires, nous avons eu la chance de voir le port s'éloigner vers le large, libérant ainsi des entrepôts, des quais, et des bassins autrefois très occupés par les dockers et les marins. Mais les dockers et les bassins sont aujourd'hui moins nombreux que naguère et ont suivi le nouveau port.

Nous nous sommes donc retrouvés avec un territoire de **plusieurs dizaines d'hectares d'anciennes installations portuaires** en état de grand délabrement, et nous les avons donc **rénovées, restructurées et reconverties** grâce à un soutien très important de l'Union Européenne dans le cadre de trois programmes de type URBAN qui nous ont puissamment aidés.

Là aussi, une importante opération de rénovation a été menée, avec le souci permanent d'associer les habitants aux différentes décisions, d'aboutir à des constructions respectueuses de l'environnement, par exemple en récupérant les eaux pluviales, en étant attentifs aux économies d'énergie, etc. Avec pour résultat final un quartier intéressant, redonnant vie à cette partie de la ville autrefois très animée, mais qui, pour des raisons économiques, s'était retrouvée en totale déshérence depuis deux décennies.

Enfin, nous lançons actuellement sur une autre partie de la ville haute une opération assez emblématique puisqu'il s'agit d'un projet d'éco quartier comprenant des milliers de logements. Un projet que nous avons élaboré depuis plusieurs mois, mais qui connaît actuellement, il faut le reconnaître, un certain ralentissement parce que les promoteurs n'ont pas, aujourd'hui, le dynamisme qu'ils avaient il y a encore quelques mois.

Même si nous avons été obligés de réviser provisoirement nos ambitions initiales, je suis persuadé que ce projet va redémarrer rapidement. Il s'agit en effet d'un vrai éco quartier dont je pense qu'il répondra aux attentes des populations soucieuses de la qualité de l'environnement, y compris des catégories socio-

professionnelles moyennes et élevées.

Il faut savoir que Le Havre a bien besoin de cette évolution. Je rappelle que nous ne sommes qu'une sous-préfecture. Non seulement notre ville n'est pas très "bobo", mais elle est au contraire authentiquement populaire, et nous n'avons pas beaucoup d'emplois tertiaires, ce qui constitue un vrai handicap. Toute opportunité - et l'éco quartier en est une - d'attirer au Havre une population exerçant des activités du tertiaire est donc pour nous très importante.

Je terminerai quand même par le clin d'œil que nous a fait le Président de la République le 24 avril dernier, en reprenant les propos d'Antoine GRUMBACH selon lequel **"Il n'y a pas de ville capitale qui n'ait de débouché maritime, et que la géographie impose à Paris d'avoir un port"**.

Ce port ne pouvant être que **Le Havre**, c'est pour nous un formidable enjeu en termes de développement. Mais c'est aussi un enjeu national parce que, pour la première fois depuis Colbert, on affiche au plus haut niveau de l'État une conscience forte : **les échanges maritimes internationaux, l'ouverture sur une politique maritime et portuaire, sont une nécessité absolue si nous voulons rester une grande puissance**, si nous voulons maintenir le dynamisme économique et les emplois qui nous sont si nécessaires.

En effet, après avoir été un pays profondément rural, nous sommes restés un pays profondément terrien, et nous nous tournons souvent vers le Rhin, alors que nous avons une façade maritime exceptionnelle et des espaces portuaires qui ne le sont pas moins. Je crois que c'est une très grande chance pour le Havre, mais aussi une grande chance pour notre pays.

LES ECO-QUARTIERS

Alain MAUGARD

La première partie de cette réunion était donc consacrée au thème des écoquartiers, et je voudrais relever quelques éléments de base qui font consensus.

La première idée est que nous avons été **amenés à changer d'échelle** très souvent. La question du bâtiment est acquise : il faut des performances énergétiques, de la Haute Qualité Environnementale, etc. Il n'y a aujourd'hui plus de débat, personne n'hésite à s'y lancer et même, quand nous voyons ce qui se réalise à Grenoble, nous ne pouvons qu'être impressionnés. Qui aurait pu croire que, en l'espace de 5 ou 10 ans, la France s'habituerait à avoir de plus en plus systématiquement des toitures végétalisées, du photovoltaïque, du solaire thermique ? Tout cela est entré dans les esprits et s'est développé comme une évidence.

Mais revenons à notre sujet : **l'écoquartier**. Il est intéressant de voir qu'il ne s'agit pas seulement d'un quartier où seraient développées les techniques HQE. J'ai l'impression que l'idée est un peu plus vaste, qu'elle a une dimension véritablement **"imprégnée dans la ville"**.

Bien sûr **l'écoquartier capitalise sur les techniques modernes du bâtiment et aussi sur l'endroit où il est construit, sur la façon dont il sera desservi par les transports en commun, etc.** A ce propos, il est très révélateur qu'un de nos intervenants nous ait précisé que sa ville construisait des écoquartiers "le long de la ligne de tramway" ! Et je crois qu'aucun n'a parlé d'un écoquartier sans évoquer comment il serait équipé en voirie et en moyens de transport. Comme par hasard, on met systématiquement en avant les dessertes par transports en commun !

Quand Antoine Rufenacht disait en début de son intervention : "Nous avons toujours fait du développement durable", j'ai envie de le provoquer en lui répondant : "Si vous aviez fait cet exposé il y a 10 ou 15 ans, vous nous auriez dit que vos grands quartiers seraient desservis par une magnifique deux fois deux voies, ou par une grande rocade dont les utilisateurs d'aujourd'hui ne comprendraient pas pourquoi la vitesse est limitée à 90 km/h (voire 50 km/h), alors que ces voies ont justement été réalisées pour que l'on puisse y rouler vite !". Tout a bien changé puisque, aujourd'hui, chacun insiste sur les lignes de tramways, sur les pistes cyclables, les voies piétonnes, etc.

Dans ce que nous avons entendu, il y a eu des exemples de quartiers neufs, mais aussi des exemples de quartiers anciens qui ont été remaniés. **L'écoquartier** n'est donc pas seulement une création sur un terrain vierge, mais il **peut résulter aussi de la réhabilitation de l'existant**. Cette idée de **faire "un quartier à partir du quartier"** me paraît donc également importante car beaucoup de gens avaient l'impression que l'on avait honte de ce qui s'était réalisé au cours de l'histoire de la ville.

A en croire certains écrits, en effet, il aurait fallu reconstruire une nouvelle ville sur le principe du "On rase tout et on crée le monde urbain nouveau du XXI^e siècle", comme le Corbusier pensait, au lendemain de la seconde guerre mondiale, raser Paris et construire une nouvelle capitale. Nous disons aujourd'hui qu'il ne saurait en être question. **Nous ne ferons pas de développement urbain en rasant le patrimoine architectural des villes, mais en ajoutant des quartiers nouveaux à la ville, et en remaniant les quartiers existants.**

De plus, je crois que le débat dépasse largement celui de la "fabrication" des écoquartiers. C'est à dire que nous n'obtiendrons rien de satisfaisant en nous contentant d'ajouter des bâtiments, fussent-ils à énergie positive, et même en associant les constructions neuves et l'ancien réhabilité. Vous le dites tous : **il s'agit de créer une ville homogène, où la mixité des formes rejoint la mixité sociale.**

J'insiste sur ce point parce qu'il semble que, longtemps et souvent, les urbanistes ont privilégié la forme, le design, et que le renouvellement urbain consistait seulement à redessiner les villes et les quartiers. Mais la **demande du public** va aujourd'hui bien au-delà et une ville durable ne peut pas se résumer à une nouvelle forme de ville ou de quartier, et à des nouveaux plans d'immeubles. Il y aurait là une réponse assez unidimensionnelle à laquelle les habitants n'adhéreraient plus. Tout cela ne serait pour eux que de la technique, des plans, de la construction. Alors que ce qui les intéresse vraiment, c'est de **savoir comment ils vont vivre dans la ville qui leur est proposée**. Cette question du mode de vie des habitants de la ville durable est sans aucun doute la question la plus pertinente, parce que la plus préoccupante.

Philippe de LONGEVIALLE

Ce que nous réalisons à Grenoble est tout-à-fait proche de ce que vient d'exprimer le représentant du Sustainable City Project ! Nous avons pris l'exemple de l'université de Boston comme modèle d'organisation du pôle scientifique mais, pour ce qui concerne l'aménagement urbain, nous sommes beaucoup plus proches du modèle new-yorkais.

J'ai déjà insisté sur ce point : **Grenoble** est une des villes les plus denses de France. Et cette densité ne nous effraie pas puisqu'elle est une contrainte qui nous est imposée et sur laquelle nous travaillons. D'où, justement, **la nécessité de faire une ville intégrée** ; je parlais tout à l'heure de toitures végétalisées, de remettre des espaces verts dans les bâtiments, de remonter les hauteurs, etc. Il faut le faire, et l'expliquer avec toute la pédagogie possible ; car vous vous doutez bien que, si nous disons aux Grenoblois que nous aménageons leur ville sur le modèle de New-York, nous allons déclencher une levée de boucliers ! Donc, nous agissons en expliquant constamment, car **les villes qui seront agréables à vivre demain seront les villes denses, celles qui proposeront tous les usages de la ville sur un espace extrêmement réduit**.

Sur la Presqu'île scientifique, par exemple, la part modale de la voiture sera de 20 %, ce qui est très peu. Le reste sera les piétons (beaucoup) et les cycles puisque, à Grenoble, on se déplace beaucoup à pied (la ville n'est pas très grande) et il y a des vélos partout.

De plus, notre intention n'est pas de chasser la voiture, mais de la remettre à sa vraie place, en diminuant progressivement le nombre de places de stationnement sur chacune de nos opérations. Par exemple, sur la presqu'île, il n'y a aucune obligation de créer des parkings sous les immeubles ou autour de ceux-ci. En conséquence, ou bien les résidents ne posséderont pas de voiture, ou bien ils stationneront celle-ci dans un parking-silo situé à 200 ou 300 mètres. Bien sûr, ils disposeront de tous les moyens de transport en commun tout près de chez eux !

Nous sommes donc bien dans le schéma du Sustainable City Project : c'est bien en créant **des formes urbaines dont les hauteurs s'élèvent, en dégagant des espaces de vie au sol pour les piétons, en intégrant la végétation dans les bâtiments que nous arriverons à créer cette ville durable** dont je partage totalement l'idée avec vous.

Bernard VETILLARD

Pour répondre à ce que vous disiez concernant votre recherche de l'ensoleillement maximum, je suis tout à fait d'accord avec vous pour considérer que l'énergie la plus intéressante est celle qui n'est pas consommée. Notre souci est donc aussi, dans nos écoquartiers du Mans, (et aussi bien en lien avec les bailleurs sociaux que dans le cadre des projets ANRU), d'arriver aussi à implanter les bâtiments de façon à les faire profiter du soleil au maximum.

Des architectes m'ont souvent confirmé qu'il est très possible d'organiser des bâtiments où tous profitent du soleil, et pas seulement ceux qui sont à l'Ouest ou au Sud, tout en me disant que nous n'étions pas encore au meilleur sur ce sujet. Alors, faisons appel à l'imagination des professionnels, des architectes, des aménageurs, etc. Avant de construire, réfléchissons bien à la façon dont nous allons implanter les bâtiments ! Et gardons-nous bien d'opposer la maison individuelle et le bâtiment collectif ! Faisons avancer dans l'esprit de nos concitoyens que le bâtiment collectif peut, lui aussi, être esthétique et agréable à vivre !

J'irai donc voir votre site avec plaisir. Parce que je crois que, comme vous le disiez, au delà du matériel, des panneaux photovoltaïques, etc., je crois que si nous arrivons un jour à ce que les bâtiments consomment de moins en moins d'énergie, nous aurons de moins en moins d'énergie à produire. Et même s'il s'agit d'une énergie renouvelable, c'est toujours autant de gagné !

Antoine RUFENACHT

Je préciserais simplement qu'il ne faut pas oublier que chaque ville a ses contraintes particulières.

Contrairement aux trois autres villes représentées ici, Le Havre est disposé sur un secteur en quart de cercle, limité sur deux rayons par la Seine et par la mer. Les possibilités de développement sont limitées sur 90 degrés. Ce qui constitue déjà un premier handicap.

Deuxième handicap : Auguste Perret a construit une ville en tenant compte d'une densité de population égale à 30 % de ce qu'elle était avant la deuxième guerre mondiale, avec de grands bâtiments, de très larges avenues, beaucoup d'espace, etc. Notre centre ville est donc en ZAC PPLP où il est interdit de modifier quoi que ce soit aux réalisations de Perret. On peut donc se rendre compte que les contraintes ne

sont pas minces !

Je reviens un instant sur Perret, puisqu'il a été question de l'ensoleillement des appartements. L'ensoleillement, là aussi, nous avons été novateurs !

Dans le cadre du dossier de candidature à l'UNESCO, nous avons aménagé au 2ème étage d'un immeuble du centre ville un appartement-témoin de 100 m² dont les fenêtres sont disposées de telle manière que, dans cette partie de la France qui est sans doute moins ensoleillée que la Côte d'Azur, le soleil soit présent au maximum. Cet appartement est, en effet, disposé de telle manière que tous les placards et toutes les pièces de servitude soient au centre de l'appartement, et que les pièces à vivre soient ensoleillées sur les quatre expositions.

De plus, Perret souhaitait que la mère de famille ne soit pas éloignée de la famille pendant qu'elle fait la cuisine, d'où l'organisation d'un côté associant cuisine et living room.

Alors que, dans les années 70', la cuisine américaine apparaissait de ce côté-ci de l'Atlantique comme le summum de la modernité, il est assez extraordinaire de constater qu'Auguste Perret l'avait déjà inventée... en 1954 !

Alain MAUGARD

Étant un optimiste par nature, je peux que constater et me réjouir des progrès que vous nous décrivez :

Première remarque : quel est le maire qui, il y a cinq ou dix ans, aurait eu des chances d'être réélu en ayant diminué la place de l'automobile ? C'était alors unimaginable ! Il y a même eu, d'ailleurs, quelques maires "sinistrés du tramway" !

Aujourd'hui, c'est l'inverse : pour être réélu, il faut avoir à son bilan plusieurs lignes de tramway et celui qui n'en a pas construit ou prolongé une est un "ringard". Aujourd'hui, on crée des zones sans places de parking alors que, il y a seulement 10 ans, tous les POS de France comprenaient un coefficient de stationnement. Que de chemin parcouru !

Notre réflexion sur la ville a pris un véritable virage à 180 degrés : des dispositions qui auraient été impossibles autrefois sont aujourd'hui acceptées, voire réclamées, par la population, et nous faisons ensemble d'énormes progrès dans notre parcours de compréhension du phénomène de la ville et de la civilisation urbaine. Quel formidable mouvement !

En d'autres termes, l'exposition organisée par Fimbacte n'aurait pas du s'intituler "Villes en Mouvement", mais "Villes en Grand Mouvement" !

Il fut une époque où moins on remettait en cause l'existant, moins on bousculait les idées du temps, plus on avait de chances d'être réélu. Nous avons tous à l'esprit les exemples de quelques maires "bâtisseurs" auxquels leur désir de modernisation a coûté leur mandat. Aujourd'hui, c'est l'inverse qui risque de se produire : ceux qui ne seront pas dans le mouvement sont en grand danger d'être battus demain !

Quoi qu'il en soit, cette exposition des Villes en Mouvement nous dit aujourd'hui une chose : que **tout ce qui peut constituer un progrès doit avancer en même temps**. Il ne faut pas avoir honte des bâtiments à énergie positive, ou des maisons individuelles très performantes, ou même des écoquartiers, au prétexte que demain pourrait nous apporter des techniques si performantes que nos techniques d'aujourd'hui se trouveraient dépassées.

Si nous n'avons pas cherché dans toutes les directions, nous n'aurions pas accumulé autant de progrès et nous n'aurions pas autant fait évoluer les mentalités. Car pour que vos concitoyens croient à vos progrès, à l'évolution qui pourra en résulter, il faut leur donner beaucoup de signes visibles de ce progrès et de cette évolution.

Par exemple, je ne regrette en rien de m'être beaucoup battu, il y a quelques années, pour que l'on avance le plus loin possible dans le domaine des énergies positives. Or, **quel est le bâtiment qui sera demain le plus facilement en énergie positive ? La maison individuelle ! Ce qui est assez paradoxal parce que c'est justement ce mode d'habitat, symbole de l'étalement, qui crée le plus d'effet énergie-climat...**

Or, qu'avons-nous entendu aujourd'hui ? Qu'une ville comme Le Mans commence à dire : l'individuel d'accord, mais avec 300 m² maximum. Qui aurait osé imposer cela à une certaine époque ?

On entend dire aussi par ailleurs que la maison individuelle à énergie positive sera demain associée à un véhicule électrique qu'elle pourra alimenter grâce à son éventuel excédent de production d'électricité. Or, ce choix technologique n'est nullement une aberration : il nécessitera seulement des infrastructures ad hoc et nous apprendra à penser différemment, y compris d'ailleurs sur la question de l'étalement et de la densité urbaine...

En résumé : n'hésitons pas à prendre appui sur tous les progrès possibles, et disons-nous simplement que nous allons nous organiser différemment dans une ville à l'organisation et au fonctionnement eux-mêmes différents.

Hedwige de PENFENTENYO : Une question de Jean-Robert Mazaud ...

Jean-Robert MAZAUD architecte, associé à Antoine GRUMBACH

J'ai entendu ce soir des choses très intéressantes, et je remarque que les 4 élus qui sont ici travaillent sur

Pour toute information

*Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com*

des territoires tous différents, mais tous passionnants.

Je souhaiterais réagir sur ce qu'a dit Alain Maugard dans sa première intervention, relative à ce qui peut être réglé à l'échelle du quartier et ce qui ne peut pas l'être.

La ville est un lien entre le territoire et ses habitants, donc entre le territoire et leurs bâtiments, leurs lieux de vie, là où ils habitent, où ils travaillent, où ils ont leurs loisirs, etc.

On peut se demander si, finalement, l'échelle de l'écoquartier est la bonne, parce qu'il y a le territoire, qui est beaucoup plus grand avec, en son centre, la ville et, dans cette dernière, le bâtiment. D'ailleurs, vous avez très rapidement effleuré le problème en abordant la question des rapports entre la ville et l'agriculture péri-urbaine. La question existe d'ailleurs aussi pour la forêt, à propos de laquelle nous parlons de foresterie dispersée, comme nous parlons de stockage dispersé en raison de l'hétérogénéité des bâtiments.

Je voudrais donc savoir comment chacun de vous perçoit non pas la ville durable, mais **le territoire durable qui rend la ville durable, et qui rend l'habitant durable dans son habitation, dans son lieu de travail, dans son lieu de loisirs ?**

Stéphane JOLY

Je pense que la réponse se trouve à deux niveaux.

Vous vous situez au niveau du bâtiment, alors qu'il me semble qu'il faille d'abord raisonner à l'échelle du local (logement ou bureau).

Nous avons en effet tendance à suivre la démarche suivante : pour faire un écoquartier, posons ici des bâtiments à énergie positive, mettons là des bâtiments BBC, organisons un réseau de transports doux, et nous trouverons bien la solution pour aboutir à un écoquartier.

Or, de mon point de vue, la question essentielle n'est pas celle de l'écoquartier, mais bien de l'usage qui sera fait de l'appartement qui y sera construit.

Je serais donc tenté de préférer que **les habitants de nos villes habitent dans des appartements où ils se sentent bien plutôt que dans des appartements à énergie positive**. Bien sûr, nous demanderons à l'urbaniste et à l'architecte de réunir les deux avantages, mais la valeur prioritaire est l'agrément d'usage. C'est, d'ailleurs, tout à fait ce qu'affirmait Antoine Rufenacht en décrivant des logements construits immédiatement après la dernière guerre qui seraient peut-être plus agréables à vivre que d'autres qui sont construits aujourd'hui.

Deuxième niveau, celui de l'"alentour".

Il est vrai que les Rémois ont un argument imparable pour expliquer pourquoi il faut consommer du Champagne : parce que le bilan carbone du produit est meilleur que celui des vins de table...

Plus concrètement, la question peut être illustrée à partir de deux exemples.

Le premier est celui du projet de chauffage urbain mené par Reims Métropole, puisque nous avons la chance d'avoir, tout près, la montagne de Reims, même si elle n'est pas aussi haute que les montagnes grenobloises. Il nous faut organiser le maillage de notre chauffage urbain de sorte que le réseau ne fasse pas plus de 80 km, faute de quoi le rendement ne sera pas satisfaisant.

Deuxième exemple : puisque le Ministère de la Défense a décidé de désaffecter la base aérienne de Reims, beaucoup de gens ont émis beaucoup d'idées sur la meilleure façon d'utiliser les 500 hectares ainsi libérés. Une des questions posées par les urbanistes (et sur laquelle nous sommes quelques-uns à être d'accord) est la suivante : sur la partie des sols où aucun problème de pollution n'est à redouter, ne pourrions-nous pas installer des maraîchers doux réalisant ainsi une production agricole au plus près de la ville ?

Là est donc aussi la question : celle du territoire et de l'usage qui en sera fait, sachant que nous devons sans doute demain changer aussi de mode d'alimentation : Mangerons-nous demain autant d'ananas ou de haricots verts importés par avion ? Mangerons-nous autant de viande dont la production consomme plus d'énergie que la production de céréales ? etc.)

Autant de questions que nous devons nous poser en qualité d'élus et poser à la population. Il n'est pas toujours facile d'expliquer que demain il y aura moins de voitures dans les villes, et moins de voitures en général, et il le sera encore moins, demain, de leur expliquer qu'il faudra sans doute aussi changer de mode d'alimentation.

De même que nous ne pourrions pas imposer aux citoyens d'habiter dans des bâtiments HQE qui ne seraient pas agréables, des bâtiments HQE s'ils ne sont pas agréables, nous ne pourrions pas leur imposer des changements de mode de transport ou des changements de mode d'alimentation si nous ne savons pas faire œuvre de pédagogie autour de ces questions.

Bernard VETILLARD

En complément, je dirais simplement que, de mon point de vue, l'écoquartier ne peut pas être durable à lui seul, ni la ville être durable à elle seule parce qu'elle dépend de l'ensemble du territoire, au moins à l'échelle de la métropole régionale.

Prenons l'exemple de la circulation automobile qui est, au Mans, un problème important. Nous nous apercevons que la plupart des voitures qui circulent en ville n'appartiennent pas à des Manceaux, mais à des habitants de la première ou de la deuxième couronne qui travaillent au Mans.

Si nous sommes tous d'accord sur l'objectif de limiter la circulation automobile en centre ville, la vraie question est de déterminer les alternatives que nous allons offrir à ces personnes pour qu'ils puissent se passer de leur voiture, ou au moins en limiter l'utilisation, compte tenu du fait qu'ils habitent en périphérie.

Nous y réfléchissons activement au niveau du Pays du Mans, et surtout dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale qui est actuellement en cours de révision.

Ce SCOT est un excellent outil pour nous permettre de raisonner à l'échelle territoriale (c'est à dire, pour nous, au niveau du pays du Mans plus deux ou trois communes), qui est la vraie échelle efficace pour que tous les acteurs concernés puissent travailler ensemble sur les modes de déplacement alternatifs, sur les types d'habitats, sur la meilleure façon de créer un maillage d'industries, de PME et de commerces, etc.

Nous savons tous que ces questions ne sont pas faciles. Nous faisons tout ce qui est nécessaire pour disposer avec lui d'un vrai outil de prospective nous permettant de créer non pas la ville durable de demain mais le territoire durable de demain.

AMENAGER ET ORGANISER UNE VILLE OU IL FAIT BON VIVRE

LE LOGEMENT

Stéphane JOLY

D'une certaine façon, nous n'avons pas le choix. D'autant moins le choix que, à la différence des autres agglomérations, tous les quartiers sensibles sont dans notre ville, et 45 % de l'habitat de Reims est la propriété des trois bailleurs sociaux. Il est donc vrai que **la question du logement est une question centrale**.

C'est d'ailleurs une question d'autant plus délicate qu'il ne s'agit pas du logement à construire, parce que nous savons bien que si l'on ne se mobilise que sur la réalisation d'écoquartiers (même s'ils ont l'avantage d'être bioclimatiques et solairement passifs), nous mettrons plus d'un siècle à reconstruire la ville.

La question du logement à Reims est donc, avant tout, celle de la rénovation de l'existant, c'est avant tout se poser la question de l'existant.

Ce qui signifie, notamment dans le cadre de l'ANRU (Reims est le 5^{ème} site ANRU de France), de mettre en place l'isolation par l'extérieur, de généraliser de nouveaux modes de chauffage (nous avons la chance que certains quartiers sont raccordés au réseau de chauffage, et ceux qui ne le sont pas encore pourront l'être dans le cadre de l'ANRU), amener ces réseaux de chauffage urbain à supprimer le, charbon, le gaz et le fioul parce qu'on sait bien qu'à moyen terme ces énergies grises seront à un tarif prohibitif. Donc, utiliser le bois, se reposer la question de la géothermie, tout cela participe de la ville durable.

Nous savons cependant que ce programme bute parfois sur des contraintes pratiques. Par exemple, une isolation extérieure sur un bâtiment mal exposé trouve vite ses limites. Ou, encore, faut-il installer sur un bâtiment en bord de rue une isolation extérieure épaisse de 40 cm qui diminuera d'autant la largeur du trottoir ?

Comme on le voit, cette rénovation de bâtiments parfois un peu anciens ne va pas sans quelques difficultés, et nous comptons évidemment sur les propositions des urbanistes qui travaillent avec nous sur le projet Reims 2020. Un certain nombre de pistes nous ont ainsi été présentées pour rénover au mieux ces bâtiments existants.

Raser pour reconstruire ne serait en effet pas une solution satisfaisante car des ménages vivent dans ces logements et nous devons pouvoir les y maintenir moyennant des loyers sensiblement équivalents. Nous avons tous l'expérience que, dans la première phase de l'ANRU, la tendance naturelle est de détruire des logements très sociaux pour les remplacer par des logements sociaux à loyer forcément plus élevé. Mais nous tenons absolument à ne pas suivre cette pente afin de **maintenir un certain nombre de logements très sociaux à des prix très abordables** pour que toutes les populations de nos villes puissent être accueillies.

LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Philippe de LONGEVIALLE

Il est vrai que la compétition est féroce, et que chaque ville doit utiliser tous les atouts dont elle dispose. Le maire du Havre ne nous disait-il pas que sa ville était coincée entre Manche et Seine ? Eh bien notre ville est coincée entre les montagnes ; nous pouvons presque les toucher, mais nous ne pouvons évidemment pas les déplacer !

Nous avons **deux atouts. Le premier est l'environnement**. C'est pourquoi nous faisons autant d'efforts pour le préserver, conscients que nous sommes de son caractère absolument exceptionnel. Mais, pour que la population y vive bien, il **faut aussi de l'activité économique et de l'emploi**.

Grenoble est une ville importante en France, mais en face de puissantes voisines comme Lyon, Genève et Milan, nous sommes une petite ville à l'échelle internationale. Ce qui nous oblige à être toujours plus imaginatifs et plus performants si nous voulons lutter à armes égales avec ces grandes agglomérations.

Grenoble a donc fait le choix de l'innovation et de la recherche, avec l'université et tous ses pôles de compétitivité. Aujourd'hui, on ne nous parle plus des JO de l'hiver 1968 ; on nous parle de la presque île

scientifique, du pôle de nanotechnologies, de ST Microelectronics, etc. Aujourd'hui, c'est tout cela qui constitue la richesse et l'image de la ville, qui fait qu'elle est connue dans le monde entier.

Je dirai que nous n'avons pas d'autre choix et que, en même temps, cela correspond à notre culture.

Grenoble est une ville ouverte. Contrairement à d'autres villes de province, elle n'est pas très ancrée dans des traditions. Alors qu'il y a des endroits de France où il faut des années (voire toute une vie) pour être vraiment accepté, on devient un vrai Grenoblois seulement 6 mois après s'y être installé. Nous avons donc ici **beaucoup de communautés différentes, avec un brassage très important de population.**

Ce choix de miser sur la performance, l'innovation et les apports des nouveaux habitants, aussi bien en matière scientifique qu'en matière environnementale, c'est tout cela qui fait la force de la ville et lui permet de maintenir son développement économique. Malgré la crise économique, aucun des grands projets de la ville ne s'est arrêté, ni même ralenti. La ville continue à se développer et le pôle scientifique continue à croître fortement parce que **nous avons réussi à réaliser une synergie très forte** (qui, à mon avis pourrait servir de modèle dans d'autres villes de France) **entre les scientifiques, les universitaires, les entreprises, et les politiques.**

Aujourd'hui, quand nous décidons de créer un nouveau laboratoire, il se construit sans doute deux fois plus vite qu'ailleurs, parce que toutes les parties se sont mises d'accord en amont, et qu'il n'y a ni conflit d'intérêts, ni conflit de susceptibilités. Je suis sûr que là est la force du modèle grenoblois !

Ce dynamisme en matière scientifique s'accompagne aussi d'un vrai souci de la qualité environnementale.

En 2010, la norme BBC s'imposera à tous les permis de construire demandés dans la ville de Grenoble.

Bien sûr, cela fait un peu peur aux promoteurs, mais tous les permis délivrés aujourd'hui sont déjà aux normes THQ, c'est à dire à environ 5 % des normes BBC. En faisant un effort supplémentaire, je suis sûr que nous atteindrons notre objectif l'an prochain.

En définitive, tout n'est qu'une question de volonté politique. Nous avons la maîtrise de tous les outils nécessaires (le réseau de chaleur, la distribution des énergies, et de l'eau, la maîtrise du foncier), une vraie volonté des élus, et l'adhésion des habitants pour faire des contraintes de cette ville des raisons d'innover et de se dépasser.

Je crois pouvoir affirmer **qu'il y a un modèle grenoblois.** Peut-être n'est-il pas forcément exportable partout parce qu'il est lié aux contraintes géographiques et à l'histoire de la région. Mais, grâce à ce modèle, **une ville qui n'est pas parmi les plus importantes de France se construit un développement tout à fait performant.**

Antoine RUFENACHT

Une expression que je reprendrais volontiers pour le Havre ! Je dirais que, depuis une douzaine d'années, c'est probablement parmi les grandes villes de France une de celles qui se sont le plus transformées.

De 1985 à 1995, la ville était totalement assoupie; Si elle a beaucoup changé, c'est parce que la nouvelle équipe municipale avait un état d'esprit neuf, et aussi, je l'ai déjà dit, parce qu'elle a beaucoup été aidée par la Région, les gouvernements français qui se sont succédés et l'Union Européenne.

Nous avons donc redonné un certain dynamisme, ce qui permet à l'équipe municipale d'être reconnue par la population, mais cependant avec beaucoup de fragilité.

Quand j'entendais dire tout à l'heure que le développement durable était reconnu par toute la population, que les limitations en matière de circulation automobile étaient acceptées par tout le monde, que tout le monde souhaitait utiliser les transports en commun, que les gens avaient envie de marcher, je tiens à dire que cela n'est pas vrai dans ma ville !

Le Havre est une ville populaire dans laquelle **la possession d'une automobile demeure un signe d'ascension sociale.** Pompidou l'affirmait déjà il y a 30 ans, cela est peut-être un peu moins fréquent aujourd'hui, mais cela reste, **dans une ville populaire, un élément important des mentalités.** Nous avons malheureusement très peu d'emplois tertiaires, alors qu'il y a beaucoup d'ouvriers pour lesquels, encore une fois, l'utilisation d'une automobile est considérée comme irremplaçable pour se déplacer.

Bien sûr, nous essayons en permanence de faire entrer l'idée du développement durable dans les esprits, mais je préside des Comités de Quartier une trentaine de fois par an, et je m'aperçois bien que le changement de comportement qu'il implique est un combat toujours difficile. Sur 150000 Grenoblois, il y a 60000 étudiants ; alors que Le Havre compte seulement 8000 étudiants sur une population de 200000 habitants. On se doute bien que les contextes sociologiques sont différents !

Il est donc nécessaire de mener un important effort de pédagogie dans une ville comme le Havre.

Pour l'instant, nous avons le sentiment de bien avancer, bien que l'acquis nous semble encore fragile parce que nous savons que nous agissons à contre-courant d'une partie de la population.

Et même s'il n'est pas douteux que cette partie de la population sera, en définitive, entraînée dans le mouvement général, nous nous rendons bien compte que nous pourrions être "balayés" rapidement si nous voulions trop accélérer ce mouvement !

Bernard VETILLARD

Votre résumé de notre situation est, hélas, parfaitement exact puisque la crise de l'automobile nous a fait perdre plusieurs dizaines de milliers d'emplois. Je ne crois d'ailleurs pas aux miracles, et fais partie de ceux qui pensent que la voiture n'a plus guère d'avenir. Non pas qu'il faille en arrêter la production, mais il sera sans doute nécessaire de réformer complètement la manière de s'en servir.

Nous aimerions sans doute avoir les atouts de Grenoble en matière de recherche et de hautes technologies, mais nous sommes au Mans, et c'est ainsi....

Nous partons du principe que le développement durable repose sur trois piliers. Nous avons déjà abordé le premier – l'environnement – avec la maîtrise de l'énergie. Nous avons vu ensuite le pilier social à propos du logement. Le troisième pilier est l'économie.

Vous vous doutez bien que toute **notre communauté économique** (élus, techniciens, chefs d'entreprise, agences et clubs d'entreprise, etc.) **est mobilisée sur le sujet pour trouver très rapidement des solutions de reconversion des savoir-faire**. Nous sommes en effet persuadés que, lorsqu'on sait construire des automobiles, on doit savoir construire des panneaux solaires, ou des éoliennes, ou des matériaux d'isolation, etc.

C'est pourquoi nous avons organisé en mai dernier, (et nous avons voulu que l'exposition des Villes en Mouvement nous accompagne dans cet événement) une semaine du développement durable au cours de laquelle se sont tenues trois tables rondes autour de trois questions : La ville durable, comment l'aménager et la renouveler ? Comment la construire et la rénover ? Comment la vivre ?

Cette année pour la première fois, notre semaine développement durable a bénéficié de la participation de grands partenaires, en particulier des métiers de la construction : la Fédération du Bâtiment, la CAPEB, des architectes et syndicats d'architectes, des aménageurs, des SEM, des CAUE, etc. Je crois que cet événement a constitué un bon point de départ pour créer des contacts et une culture commune de façon à œuvrer tous dans le même sens.

Nous commençons ainsi à voir naître quelques projets et réalisations. Par exemple, j'ai appris hier qu'une filière de formation à la maintenance de parcs éoliens vient de se créer au Mans. Même s'il n'y a pas d'éoliennes en Sarthe, nous sommes au centre géographique d'importants parcs éoliens situés dans les départements voisins, et nous avons les potentiels pour organiser cette filière. Alors, nous avons saisi cette opportunité.

De même, puisque nos sous-traitants locaux des grands constructeurs connaissent des difficultés, nous étudions avec eux la faisabilité d'une fabrication intégralement sarthoise d'un petit véhicule électrique adapté aux flottes d'entreprises ou de collectivités territoriales.

Alain MAUGARD

Permettez-moi d'abord de revenir sur les propos de M. Rufenacht. Je trouve intéressant le débat sur le risque quelquefois pris par les élus en raison de leur prise en charge du développement durable. Il a sans doute raison de dire qu'il est plus difficile de faire avancer ce type de dossier au Havre qu'à Grenoble. Peut-être est-ce dû au fait que Grenoble a entamé le processus depuis plus longtemps, et que la population a, aujourd'hui, bien pris le mouvement...

Il a également abordé un autre sujet qui me paraît poser une question de fond : Il a donné une deuxième césure qui me paraît une question de fond : Quand nous parlons **d'écoquartiers**, de ville durable, etc., ne serait-ce pas seulement **une préoccupation de "bobos"** qui n'intéresserait en rien les classes sociales les plus populaires ?

Je suis totalement persuadé du contraire, et cela pour deux raisons.

D'abord parce qu'il est constant dans **l'histoire de notre société que les catégories socio-professionnelles humbles ont toujours cherché à adopter le mode de vie des CSP plus élevées** parce qu'elles considèrent ces dernières comme un but à atteindre. De ce point de vue, elles ont seulement un peu de retard puisqu'elles adopteront demain le mode de vie de ce que nous appelons les "bobos".

Ensuite (et c'est à mon sens le plus important), parce que **cette ville durable est plus économique** car elle participe à la maîtrise des coûts générés par la raréfaction de l'énergie, à la raréfaction de l'eau et des ressources naturelles. **Cette ville qui se prépare est une ville beaucoup plus accueillante aux ménages à revenu modeste**. C'est une question éminemment politique, mais il faut le dire !

Je pense donc qu'il ne faut pas tomber dans cette erreur selon laquelle qu'il y aurait d'un côté les militants bobos qui ont les moyens de se payer le luxe du développement durable, et de l'autre côté les populations modestes pour lesquelles rien ne serait préparé. Au contraire, c'est dans les quartiers populaires que le besoin est le plus fort et le plus urgent !

La seule difficulté est que l'on pourra agir d'autant plus vite et plus efficacement qu'il y aura adhésion de la population. Ce qui me ramène à mon idée de départ : **on ne peut croire à un projet que si beaucoup de signes révélateurs du progrès espéré arrivent rapidement**.

Et cela est également vrai concernant l'alimentation...

Une question de l'alimentation que nous saurons affronter d'autant plus vite et plus efficacement que nous aurons d'abord su éliminer nos erreurs concernant les modes de transport, les modes de construction, etc.

Si nous avons su économiser sur ces sujets, nous saurons nous rendre compte de notre gaspillage alimentaire.

Souvenons-nous : c'est parce que nous avons beaucoup progressé en matière de bâtiments et de logements que la question des transports s'est posée si vite. Et si nous faisons avancer ensemble nos solutions concernant les bâtiments, les transports, les écoquartiers, la vie urbaine, c'est la question alimentaire qui montera à l'ordre du jour ! Nous nous demanderons alors s'il est vraiment nécessaire de consommer des fraises en culture forcée, ou des haricots verts du Kenya en plein hiver, ou des ananas importés par avion...

Il y a quelques instants, nous évoquions un projet de cultures maraîchères de proximité pour la ville. Qui en aurait parlé il y a seulement quatre ou cinq ans ? Profitons-en, d'ailleurs, pour ne pas tomber dans l'erreur de certains écologistes jusqu'au boutistes qui mettent en opposition la ville et les terres agricoles. **Il faut au contraire que la ville possède des terres agricoles pour en tirer une partie de ses ressources alimentaires.** Donc, paradoxalement, les terres agricoles ne s'opposent pas à la ville ; au contraire, elles aident à la vie urbaine.

De la même façon, on ne peut pas défendre la densité urbaine si elle n'intègre pas de vastes espaces verts permettant aux habitants de se détendre. Sinon, ces derniers partent en week-end... en automobile ! Ceux qui prétendent densifier la ville en diminuant les terrains de détente commettent un non-sens. De plus, cela fait augmenter les prix du foncier en incitant à l'étalement urbain. En conséquence, si nous voulons que les 80 % de la population qui vivent en zone urbaine y vivent bien, **il faut revendiquer l'utilisation d'un territoire beaucoup plus vaste qu'on n'aurait pu l'imaginer a priori.** Là est la condition d'un mode de vie urbain intelligemment conçu.

Une autre question qui a fait débat ce soir est celle du rythme optimal pour conduire le changement, c'est à dire du rythme acceptable par les personnes dont on veut modifier les comportements.

Il s'agit là d'une véritable maïeutique. Par exemple, si je projette de changer un élément de la gestion de la ville, j'attends d'abord que la petite minorité acceptante devienne une grosse minorité. Lorsque cette dernière est acquise, j'accélère alors le mouvement pour obtenir une majorité. Et c'est alors celle-ci qui réclame le changement.

L'histoire des voies piétonnes est à cet égard exemplaire. Le premier maire qui a voulu en créer avait tout le monde contre lui : les commerçants, les clients (automobilistes), etc. Et puis on s'est aperçu que les inconvénients redoutés n'existaient pas. Depuis, tous les habitants en réclament, toutes les villes en organisent, et il est aussi commun de créer des zones piétonnes que des zones de circulation douce dans lesquelles on voit les automobiles, les cyclistes et les piétons marcher à la même vitesse. En définitive, **notre problème de la gestion du mouvement est celui de notre acceptation progressive de faire évoluer nos modes de vie.**

Concernant l'aménagement urbain, un élément important ne doit pas être oublié : c'est **à cause de l'automobile que nous avons créé un maillage urbain très étalé et que nous avons raisonné la mixité sur de grandes distances.** C'est elle qui a rendu possible la création d'hyper-commerces dont la zone de chalandise s'étale couramment sur 10 ou 20 kilomètres. S'il n'y avait pas eu l'automobile, nous serions restés sur l'idée qu'il faut des commerces, des services et des artisans de proximité, près des habitants.

Nous devons donc en tirer la leçon suivante : en permettant d'augmenter la vitesse des déplacements, on augmente les distances, et le maillage qui en résulte alors ne peut plus être traité en circulation douce. **C'est ce qui nous conduit à revenir à l'échelle humaine, à changer de mode de vie et de modes de déplacement.** ; c'est ce qui explique, par exemple, que les habitants réclament des systèmes de location de vélos urbains, ou qu'une ville organise des marchés (y compris de 20 heures à 22 heures),

En conclusion, je suis persuadé que, pour **faire accepter le mouvement, il faut exercer une pédagogie à sujets multiples, en agissant à la fois sur le design urbain, sur les formes urbaines, sur les modes de gestion de la ville,** etc. Il me semble que l'idée consistant à faire une distinction, comme on l'a souvent fait en urbanisme, entre le design urbain et la gestion urbaine comme s'il s'agissait de deux axes différents, est une erreur d'analyse. Les deux sont complètement combinés et on ira d'autant plus vite qu'on les fera évoluer ensemble.

Je suis persuadé que les maires modernes ont bien compris cet enjeu, ce qui leur permet aujourd'hui d'engager des projets parfois extrêmement ambitieux. Car nous sommes **capables d'accepter des changements de mode de vie** beaucoup plus importants que nous ne l'imaginons. Encore faut-il que **ces modifications soient expliquées et montrent rapidement leurs premiers résultats !**

INTERVENTION DE LA SALLE

Il est aujourd'hui de bon ton de boudier l'automobile, de vanter les mérites du train, d'adopter toutes sortes de technologies propres éviter la surconsommation d'énergie, etc. Ce n'est pourtant pas l'environnement technique qui est responsable de notre actuelle situation. Il faut, au contraire, dépasser les affirmations vertueuses pour admettre que ce sont bien les habitants, les occupants et leur mode de vie qui sont en cause.

Suite à quelques analyses de cycles de vie complets de bâtiments, nous nous sommes aperçus que 70 %

de l'impact écologique de chaque ouvrage, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur de celui-ci, est dû à la manière dont il est exploité, c'est à dire aux comportements humains.

En Suède, par exemple, si vous avez la mauvaise idée d'augmenter le chauffage au prétexte que l'on est en hiver, vous vous exposez à entendre un proverbe qui peut se traduire ainsi : "Il n'y a pas de mauvais temps, il n'y a que de mauvais vêtements".

L'essentiel de la solution du problème est sans doute chez les utilisateurs, et il ne faut pas se contenter de dire que les maux environnementaux sont dus à la mauvaise volonté des constructeurs.

N'oublions pas qu'il y a de la demande, des comportements, des réflexes, des gestes qui ne sont pas toujours très "verts", pas très propres, et que c'est un fait d'éducation.

Philippe de LONGEVIALLE

Je partage également pour partie ce qui vient d'être dit. **Si nous mettons en chantier des écoquartiers**, des villes durables, etc., ce n'est pas pour le plaisir d'afficher ensuite des statistiques flatteuses (même s'il est bien agréable de recevoir un prix de temps à autre...) ; **c'est bien pour le confort des habitants**, et ces derniers s'en rendent parfaitement compte.

Sur l'écoquartier de Bonne, par exemple, chaque fois qu'un immeuble est livré, nous invitons les habitants à une réunion d'information sur la manière de l'utiliser. Nous leur expliquons pourquoi il a été construit de cette façon, quelles sont les techniques mises en œuvre, et quelles sont les performances du bâtiment. Les bâtiments d'aujourd'hui sont d'ailleurs si performants que, même avec une température relativement basse, le sentiment de confort est très important. Nous insistons aussi sur le fait que, s'ils utilisent le bâtiment d'une manière non conforme à ce qui a été prévu, les performances de celui-ci seront moins satisfaisantes. Ainsi, ils comprennent très bien que la notion de confort n'est pas seulement liée à la température, mais à la manière dont on utilise le logement ; et surtout que 1 degré supplémentaire de température représente 15 % de frais de chauffage en plus ! Et il est si peu question de stigmatiser les professionnels que nous travaillons en étroite collaboration avec eux. **Aujourd'hui, le fait de commercialiser des bâtiments écologiques et performants au plan énergétique est un vrai argument de vente.**

La démarche est la même en matière d'aménagement : à côté des bâtiments d'habitation, nous installons des commerces de proximité. Comme le disait Alain Maugard, des artisans et des commerces alimentaires reviennent dans les centres ville qu'ils avaient autrefois désertés. Les gens commencent à prendre conscience que, finalement, aller faire son plein de victuailles dans la grande surface le samedi après-midi n'est pas forcément un modèle de vie passionnant. Et que, en faisant ses courses deux ou trois fois par semaine dans les commerces de proximité, on se donne une qualité de vie bien supérieure.

Le problème posé par l'automobile n'est pas seulement une question de bilan carbone, de gaz à effet de serre ou de pollution, c'est aussi une question d'espace.

Dans des villes de plus en plus denses, l'espace pris par la voiture ne peut pas être utilisé pour d'autres usages, et notamment pour les piétons et les vélos. Et les centres-villes complètement encombrés par des voitures garées n'importe comment, y compris sur les trottoirs, nous sont de plus en plus insupportables. Les habitants se rendent bien compte aujourd'hui que, si nous chassons la voiture des centres-villes, ce n'est pas pour leur être désagréables, mais seulement pour que, le jour où ils viennent au cinéma ou faire leurs courses en famille, ils puissent circuler à pied, dans le silence et en toute sécurité, sans être obligés de se retourner constamment pour vérifier qu'une voiture ne met pas leurs enfants en danger.

Il n'est pas plus facile à Grenoble qu'ailleurs de faire passer l'idée qu'il y aura moins de parkings, qu'il faudra moins se servir de l'automobile, qu'on ne pourra plus avoir trois véhicules par famille, ou bien que cela reviendra très cher en location de garage. Il faut alors expliquer l'existence des systèmes d'autopartage, ou bien que s'ils n'utilisent leur voiture que deux ou trois fois par an (ce qui est le cas de beaucoup de gens) pour partir en vacances, la location est bien plus économique que l'achat.

Toutes ces idées commencent vraiment à rentrer dans les esprits, et c'est pourquoi je pense que ces villes denses ont un avenir. Je crois aussi que **la conscience de cette éco-ville** dont nous parlons aujourd'hui ne **se situe pas seulement, sur le terrain, au niveau du bâti et des professionnels, mais qu'elle est entre également dans l'esprit des consommateurs**, même si la première réaction est parfois un peu épidermique. En définitive, les gens comprennent que tout cela est mené pour eux et pour leurs enfants.

NOUVEAUX MODES DE VIE

Stéphane JOLY

Puisque nous avons beaucoup traité des bâtiments et des écoquartiers, je voudrais aborder maintenant **le sujet de l'usage de la ville**. Il a été question de la réinstallation des magasins de centre ville, mais les achats sur Internet sont de plus en plus fréquents aussi ! De même que, il y a dix ans, il était très peu question de HQE, c'était le début des NTIC (Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication), lesquelles se sont répandues depuis puisqu'on parle aujourd'hui de TIC. Ainsi, la fibre optique rejoint de plus en plus d'habitations, avec toutes les nouvelles utilisations qu'elle permettra demain.

Il faudra sans doute se demander si ces technologies de l'information et de la communication ne vont pas modifier l'usage de la ville, voire les formes urbaines, au cours des dix prochaines années. Souvenons-nous

en effet que l'usage du vélo était peu répandu il y a cinq ans, alors que nous intégrons aujourd'hui systématiquement des garages pour cycles dans nos PLU. Alors, compte tenu de nos difficultés actuelles pour raccorder des immeubles anciens à la fibre optique, peut-être serons-nous conduits à l'intégrer également demain.

Sur la place de l'automobile dans la ville, il est visible que nous sommes tous d'accord, et la demande de la population va souvent aussi vite, voire plus vite, que les initiatives prises par les élus. Il est facile de s'en rendre compte quand nous organisons l'auto-partage, ou le vélo-partage, avec parfois des questions abruptes du genre de celle-ci : "J'habite dans un faubourg, je veux acheter un vélo, mais je n'ai pas envie de le ranger sur mon balcon au troisième étage ; alors, que dois-je faire ?" Après les parkings pour automobiles, nous devrons donc construire des parkings pour cycles, et d'une façon générale nous poser constamment la question de l'usage de la ville par ses habitants pour trouver rapidement des réponses adaptées.

Et je suis tout à fait d'accord avec Alain Maugard quand il insiste sur le fait que la priorité des priorités est dans les quartiers populaires, voire les quartiers sensibles. Lorsque nous isolons un bâtiment par l'extérieur, autant en profiter pour faire monter la fibre optique dans les étages. Il en résultera un double intérêt : une baisse des charges de chauffage (donc une augmentation indirecte du pouvoir d'achat) et un accès plus facile à l'Internet.

En fait, le raisonnement est toujours le même : quand nous construisons un bâtiment, ce n'est pas pour quelques années mis pour plusieurs décennies. Il faut donc organiser le logement, le quartier, la ville et le territoire comme un système cohérent, et y apporter le maximum de confort dans tous les domaines, au profit de la population qui y vit !

Bernard VETILLARD

Je suis tout à fait d'accord avec mon collègue de Reims ; au Mans aussi, **les nouvelles technologies de la communication seront un atout formidable**. Nous avons profité des travaux de construction du tramway pour installer un réseau de fibre optique tout au long de la ligne, avec des dérivations en direction de tous les endroits où existait une demande de connexion. Par ailleurs, compte tenu des interrogations de santé publique posées par les bornes relais de téléphonie mobile, nous utiliserons peut-être le réseau de fibre optique pour installer des pico-relais si nous y trouvons un avantage.

Un autre sujet a un fort retentissement sur le mode de vie de la population : il s'agit de la **place de l'espace public dans la ville**. Si nous imposons la construction de maisons individuelles sur des parcelles de plus en plus petites, nous devons compenser cette contrainte par la mise à disposition d'espaces publics de surface et de qualité satisfaisantes.

Pour avoir visité un certain nombre de villes comme Rennes ou Fribourg (surnommée "la Mecque de l'écoquartier") j'ai pu m'apercevoir que l'on traitait l'espace public de bien meilleure façon que par du simple gazon régulièrement tondu (lequel constitue d'ailleurs une mauvaise option écologique). Les ménages ne possédaient que 200 m² autour de leur maison, mais pouvaient accéder à **un espace public sous forme de prairie, d'arbustes non taillés, etc. Ce qui avait le double avantage d'être très apprécié des habitants et de présenter un coût d'entretien extrêmement réduit**.

Par ailleurs, une réalisation très fréquente et que nous allons sûrement reprendre à notre compte dans **les écoquartiers consiste à laisser apparentes les eaux de ruissellement dans des noues**. Au lieu d'évacuer les eaux pluviales par des tuyaux souterrains, ces fossés permettent de faire circuler l'eau de façon visible à l'intérieur du quartier, et même en interconnexion avec les autres quartiers. Cela crée un lien qui semble très intéressant.

Enfin, **ces espaces publics doivent être considérés aussi comme un instrument de mixité sociale**.

Nous devons évidemment avoir le souci de la mixité sociale à l'échelle de la ville. Nous avons trop connu de ces ZUP où les ménages les plus modestes vont à l'écart des quartiers plus bourgeois. Mais cette mixité doit aussi se conjuguer à l'échelle du quartier. L'espace public me paraît alors un bon moyen pour réapprendre aux différentes populations à vivre ensemble, en particulier parce qu'il est essentiellement approprié par les enfants. Nous avons au Mans quelques expériences probantes sur ce point. Par exemple, le quartier où j'habite n'est pas un écoquartier, mais dispose d'un espace public de bonne qualité qui permet à tous les enfants de jouer ensemble, quelle que soit l'origine de leurs prénoms.

Philippe de LONGEVIALLE

Je voudrais que l'on abandonne définitivement cette idée que la ville durable serait une ville de riches, voire une ville de "bobos" !

Dans l'agglomération grenobloise, la ville même de Grenoble concentre la plupart des quartiers prioritaires, ou même difficiles. Il y a des poches de précarité partout, y compris dans le centre ville, qui est aussi le lieu le plus bourgeois. Notre ville durable de demain ne sera donc pas une ville réservée aux riches ; elle sera accessible à tous.

On semblerait, ici ou là, hésiter à supprimer des places de parking, au prétexte que l'on serait dans une zone de logement social ! Comme si les habitants de ces logements étaient davantage attachés à leur voiture que les autres... Je pense qu'il s'agit totalement d'une idée reçue, et j'en veux pour preuve que nos bailleurs

sociaux grenoblois sont souvent en avance, concernant la performance énergétique et le développement durable, sur leurs confrères promoteurs privés. Ils ont, en effet, compris avec nous que l'amélioration des conditions de vie dans les immeubles et l'amélioration globale du traitement de l'environnement permettent aux habitants de mieux vivre et participent donc aussi à la cohésion sociale.

En résumé, je suis sûr que cette supposée différence d'appréhension du développement durable en fonction de la catégorie sociale est totalement erronée. La ville de demain sera faite pour tous, et toutes les innovations en matière environnementale, en matière de développement durable seront utilisables par tous. Et notamment par les personnes aux revenus les plus faibles, celles pour lesquelles il est le plus difficile de financer un trajet quotidien de 50 km en automobile pour aller et revenir de son lieu de travail.

Cette ville durable est donc faite pour tous. Et, au-delà de l'aspect économique que nous venons d'évoquer, **elle a l'immense avantage de nous libérer d'un certain nombre de contraintes.**

Pendant des décennies, en effet, la ville s'est étalée sans compter, avec pour résultat essentiel de nous obliger à aller travailler de plus en plus loin, à faire nos courses le samedi dans un centre commercial hors la ville parce que nous n'avions pas le temps de faire autrement pendant la semaine, etc. Qui donc, dans ces conditions, aurait pu envisager de se passer d'une automobile ?

Aujourd'hui, **la ville durable veut libérer l'individu de ces contraintes en rapprochant de lui tout ce qui lui est nécessaire et tout ce qui lui est agréable** : les commerçants, les artisans, les services, les administrations, les lieux de sport, de loisir et de culture, les espaces verts, etc. Elle veut aussi leur permettre de se retrouver : nous constatons tous les jours le succès des fêtes de quartier, des brocantes et des vide-greniers ; tout cela a un succès extrêmement important parce que les gens y retrouvent le temps de vivre. Quand on ne gaspille pas son temps en déplacements pour aller travailler, pour faire ses courses ou pour amener son enfant au judo, il devient possible de l'utiliser à recréer ce lien social qui avait, petit à petit, disparu de nos villes.

Je crois donc que la source essentielle des changements de comportements des citoyens sera bien là : dans les avantages de la technologie, dans **les moyens offerts par la ville dense pour rapprocher l'individu de son environnement.** En rapprochant les citoyens les uns des autres, la ville compacte leur donne la possibilité de faire des choix de vie, c'est à dire de choisir ce qu'ils vont faire de leur temps, de leurs loisirs, de leur vie familiale. Autant de possibilités qu'ils avaient beaucoup perdues jusque là.

Alain MAUGARD

Dans l'esprit de ce qui vient d'être dit, je vous propose deux "pauses musicales" en forme de pistes de réflexion.

Première pause : je crois que **nos modes de vie se modifieront d'autant plus que nous aurons des projets urbains nouveaux, des gestions urbaines nouvelles, mais aussi des valeurs sociales nouvelles.**

Car si nous connaissons aujourd'hui une société aussi éclatée, avec autant de ghettos, c'est sans doute parce qu'il n'y est guère question que de valeurs individuelles et de rapports de force. Or, dans une société qui ne sait mettre en avant que des valeurs individuelles, qui vous isole en permanence sur celles-ci, où est le plaisir de vivre avec les autres ? Je dirais même qu'il n'y a alors pas d'autre issue que de faire des ghettos ou des clubs de millionnaires, etc.

L'organisation sociale de la ville ne peut donc reposer que sur un partage de valeurs collectives.

J'irais même jusqu'à penser que plus nous pourrions développer ces valeurs collectives et les faire partager par la population, plus nous aurons de chances d'entraîner celle-ci à adopter des comportements vertueux. Des comportements communs qui seront évidemment, à leur tour, facteurs de cohésion sociale puisque reposant sur des valeurs partagées.

Si l'homme a créé des cités, c'est à l'évidence pour ne plus être isolé, pour ne plus vivre en bande ou en tribu, mais pour organiser un espace de vie en société. De la même façon, si nous voulons amener nos contemporains vers un nouveau mode de vie, nous devons donner leur place à de **nouvelles valeurs collectives partagées.** Peut-être (mais ce n'est que mon point de vue) et-ce là une **réaction à la place exagérée** que nous avons faite, jusqu'à présent, **aux valeurs individuelles.** D'ailleurs, la crise économique et financière que nous connaissons actuellement ne nous invite-t-elle pas à nous interroger sur les notions de croissance et de partage ?

Ma deuxième pause musicale est d'une autre dimension : **le mode de vie urbain actuel,** s'il ne devait pas évoluer, est de toute manière **incompatible avec les ressources de la planète.** Et je ne fais pas seulement allusion aux villes européennes développées (dont l'empreinte écologique est, il faut le savoir, deux fois moins importante que celle des villes américaines) ! Je veux seulement dire que si toutes les villes des pays en voie de développement atteignent demain notre niveau de vie d'aujourd'hui (et c'est un objectif bien légitime), les ressources de notre planète seront insuffisantes pour alimenter et faire vivre la population mondiale. La tendance actuelle n'est donc pas tenable.

Cette question du mode de vie peut donc être posée de façon violente (c'est la façon dont je viens de l'exprimer), ou de façon plus douce, en faisant appel au raisonnement (essayons de nous adapter...). Ma préférence irait évidemment vers la deuxième solution pour aboutir à un consensus sur une gestion

raisonnée des ressources.

Mais un tel consensus ne sera lui-même envisageable que si une question politique majeure trouve, elle aussi, une réponse : c'est d'accepter l'idée selon laquelle les habitants de la planète sont tous égaux.

L'idée fait son chemin, mais nous sommes partis de très loin ! Souvenons-nous de cette affirmation terrible de George Bush père à la Conférence de Rio en 1992 : "Le mode de vie des Américains n'est pas négociable". Nous devons dire aujourd'hui qu'il est totalement négociable. Prétendre le contraire reviendrait à accepter que l'Américain du Nord ait droit à une empreinte écologique 10 fois plus forte que celle d'un Chinois et 30 fois plus forte que celle d'un Indien !

Nous parlons tout à l'heure de valeurs collectives dans le quartier, dans la ville ; notre débat vient de changer d'échelle puisqu'il s'agit de **valeurs collectives au niveau mondial** : après la question de la démocratie vient aujourd'hui celle du bon comportement à adopter pour vivre tous ensemble sur la planète. L'accueil serait de partir perdant, de se dire que nous n'avons aucune chance de faire partager ce débat et les changements qui devront en résulter. Mais, de toute façon, nous ne pouvons pas refuser de nous poser la question du "vivre ensemble" dans la civilisation urbaine tout en sachant que nous sommes sur une planète aux ressources finies. Il s'agit de notre avenir et, surtout, de l'avenir de nos enfants.

Donc, l'évidence s'impose avec force : **puisque nous atteignons les limites de notre planète, il nous faut inventer un nouveau mode de développement**. Et comme nous ne pouvons guère imaginer de coloniser une autre planète avant très longtemps, la question est : comment nous organiser aujourd'hui sur notre planète ?

Philippe de LONGEVIALLE

Seulement un commentaire : je reviens tout juste de Washington, où nous participons à une conférence sur l'énergie et le développement durable en compagnie de grandes villes américaines.

Pour l'anecdote, nous y avons appris qu'Atlanta, dont la population est égale à celle de Barcelone, consomme 7 fois plus d'énergie que la capitale de la Catalogne, et 11 fois plus d'énergie sur le seul chapitre des transports !

Surtout, nous y avons constaté que les mentalités, là-bas, évoluent très vite. Il est vrai que la loi sur l'environnement proposée par Barak Obama n'a été adoptée qu'à une voix de majorité (219 voix contre 218), ce qui signifie que même certains représentants du Parti Démocrate n'ont pas soutenu le projet. Mais la loi a été votée, ce qui représente une avancée considérable sur ce que nous avons connu au cours des années précédentes. Par exemple, l'administration Obama a débloqué 8 milliards de dollars pour les lignes de Trains à Grande Vitesse. Par ailleurs, les villes américaines qui (selon les propres mots de mes interlocuteurs américains) étaient bridées par la précédente administration Bush prennent, elles aussi, d'importantes mesures dans le sens du développement durable.

Nous savons que les USA ont la technologie, les hommes, et les savoir-faire. Quand ils veulent vraiment s'attaquer à un sujet, ils le font, et ils le font vite. Je pense que nous allons assister à de grandes évolutions de l'autre côté de l'Atlantique, et qu'il y a tout de même des raisons d'espérer en l'avenir de notre planète !