

# VILLES DURABLES

## Quelles villes pour demain ?



LES GRANDS DOSSIERS DES SCIENCES HUMAINES / TRIMESTRIEL N° 40 - SEPTEMBRE - OCTOBRE - NOVEMBRE 2015

WWW.SCIENCESHUMAINES.COM TRIMESTRIEL N° 40 - SEPTEMBRE - OCTOBRE - NOVEMBRE 2015 - 7,50 € BEL/LUX 8,30 € - SUISSE 15 CHF - CANADA 12,95 \$CAN - ESP/GR/ITA/ALL/PORT (CONT) 8,90 € - DOM/A 9,80 € - DOM/S 8,30 €

VILLES DURABLES



En partenariat avec le Learning center « Ville durable » de Dunkerque

**EK**  
VILLES EN TRANSITION  
ARCHITECTURES DURABLES

46

AOÛT | SEPTEMBRE 2015

France 13,50 €

Espagne/Luxembourg/

Autriche/Italie/Grèce/

Belgique/Portugal 14,50 €

Angleterre 12 GBP

Dom/S 15,50 €

Polynésie française 2 000 XPF

À vivre éditions



**UNE AUTRE VI(LL)E EST POSSIBLE**

10 ans d'écoquartiers à la française  
Renaissance des centres-bourgs

**SOCIÉTÉ** La finitude des ressources

**ÉNERGIE** : écoquartiers, l'enjeu du collectif

**MANIF** : journées de l'habitat participatif

**TECHNIQUE** : centre de services en bois et terre crue

Le magazine de l'architecture et de l'urbanisme éco-responsables

Actuellement

**EN KIOSQUES!**

## ÉDITORIAL

Disons-le d'emblée, pour nombre d'entre nous, l'expression ville durable, tout comme celle de développement durable, semble à la fois un slogan banal et un mot-valise dénué de tout sens critique. Le mot «durable» se révèle une piètre traduction du terme anglais *sustainable* qui signifie «que l'on peut soutenir». La question n'est donc pas de savoir comment faire durer les villes (certaines villes n'ont-elles d'ailleurs pas suffisamment duré?), mais bien de savoir comment soutenir une écologie des territoires urbains pour que les conditions de vie en ville ne deviennent pas insoutenables. Mais au-delà des termes, de quoi parlons-nous et que savons-nous?

Que la ville durable est tout sauf un concept, que cette appellation insatisfaisante ne recouvre pas une seule réalité, mais au contraire un ensemble de processus, d'expérimentations – voire d'utopies concrètes –, portés par des acteurs aux volontés singulières présents dans des territoires chaque fois différents. De Växjö en Suède à Loosen-Gohelle en France en passant par Rennes, Bologne, Hambourg ou Dunkerque, les actions et les politiques environnementales traduisent des enjeux particuliers souvent contradictoires. En effet, comment rassembler des logiques et des forces opposées : comment allier qualité de l'environnement, développement économique et justice sociale? Que faire dans les territoires où la population est confrontée à la fois à la précarité économique, à la fragilité de son environnement et aussi à l'indignité de son habitat? Comment repenser nos moyens de déplacement et rendre l'air de nos villes respirable? Qu'espérer des innovations architecturales, des écoquartiers et de la montée en puissance des villes intelligentes? Que faire pour mobiliser et responsabiliser les habitants?

Voilà quelques-unes des questions que nous nous sommes posées au fil de la réalisation de ce dossier. Questions qui seront également abordées sous d'autres formes tout au long de l'exposition permanente du Learning center de Dunkerque qui sera inaugurée en janvier 2016. Prenez date!

Et pour l'heure, nous vous invitons à découvrir les pistes de ce qui sera peut-être demain notre quotidien urbain. ●

THIERRY PAQUOT, président du Conseil d'orientation stratégique du Learning center de Dunkerque

RICHARD PEREIRA DE MOURA, coordinateur scientifique du Learning center de Dunkerque

CHRISTOPHE RYMARSKI, rédacteur en chef adjoint de *Sciences Humaines*

Publication réalisée en partenariat avec:



**DIRECTEUR DE PUBLICATION**

Jean-François Dortier

**SERVICE CLIENTS**

**VENTES ET ABBONNEMENTS**

03 86 72 07 00  
Estelle Dieux - Magaly El Mehdi -  
Mélina El Mehdi - Sylvie Rilliot

**RÉDACTION**

**RÉDACTRICE EN CHEF**

Héloïse Lhéreté - 03 86 72 17 20

**RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT**

Christophe Rymarski - 03 86 72 07 10

**CONSEILLÈRE DE LA RÉDACTION**

Martine Fournier - 03 86 72 07 16

**RÉDACTEURS**

Nicolas Journet - 03 86 72 07 03

(chef de rubrique Lire)

Jean-François Marmion - 03 86 72 07 09

Maud Navarre - 03 86 72 07 16

Chloé Rébillard - 03 86 72 17 29

Laurent Testot - 03 86 72 17 31

Louisa Youssi - 03 86 72 03 05

**CORRESPONDANTE SCIENTIFIQUE**

Martha Zuber

**SECRÉTARIAT DE RÉDACTION**

**ET RÉVISION**

Renaud Beauval - 03 86 72 17 27

Brigitte Ourlin

**DIRECTION ARTISTIQUE**

Brigitte Devaux - 03 86 72 07 05

**ICONOGRAPHIE**

Laure Teisseyre - 03 86 72 07 12

**DOCUMENTATION**

Alexandre Lepême - 03 86 72 17 23

**SITE INTERNET**

Éditorial : Héloïse Lhéreté

heloise.lherete@scienceshumaines.com

Clément Quintard

clement.quintard@scienceshumaines.com

Webmestre : Steve Chevillard

steve.chevillard@scienceshumaines.com

**MARKETING - COMMUNICATION**

**DIRECTRICE COMMERCIALE ET**

**MARKETING**

Nadia Latreche - 03 86 72 07 08

**PROMOTION - DIFFUSION**

Patricia Ballon - 03 86 72 17 28

**PUBLICITÉ**

L'Autre Régie 28, rue du Sentier - 75002 Paris

Tél. : 01 44 88 28 90

**DIFFUSION**

En kiosque : Presstalis

Contact diffuseurs : À juste titres

Benjamin Boutonnet - 04 88 15 12 40

En librairie : Pollen/Dif'pop - 01 40 24 21 31

**ÉDITIONS SCIENCES HUMAINES**

Véronique Bedin - 03 86 72 17 34

Patricia Ballon - 03 86 72 17 28

**SERVICES ADMINISTRATIFS**

**RESPONSABLE ADMINISTRATIF**

**ET FINANCIER**

Annick Total - 03 86 72 17 21

**COMPTABILITÉ**

Jocelyne Scotti - 03 86 72 07 02

Sandra Millet - 03 86 72 17 38

**FABRICATION - PRÉPRESSE**

Natacha Reverre - sh.reverre@wanadoo.fr

**PHOTOGRAVURE**

GraphicProd Conseils

**IMPRESSION**

Aubin imprimeur

**CONCEPTION DE LA COUVERTURE**

Isabelle Mouton

Couverture : Les Terrasses Magellan

(Hambourg)/Arnt Haug/Look foto/Getty

Commission paritaire : 0218 K 87599

ISSN : 1777-375X

Imprimé en France / Printed in France

**SOMMAIRE**

# Villes

DOSSIER COORDONNÉ PAR CHRISTOPHE RYMARSKI



**6** **Quelle écologie pour les villes?**

THIERRY PAQUOT

**14** **Portraits croisés**

CYRIA EMELIANOFF

**18** **Vivre en ville**

MAUD NAVARRE

**20** **Comment repenser nos déplacements?**

JEAN-MARC OFFNER

**24** **Le vélo, une solution d'avenir?**

FRÉDÉRIC HÉRAN

**28** **Une nouvelle étape pour la démocratie?**

ANNE-LISE HUMAIN-LAMOURE

**32** **Aux marges des villes, un monde de camps**

ENTRETIEN AVEC MICHEL AGIER

**34** **L'urbanisation africaine peut-elle être durable?**

SYLVIE BRUNEL

**36** **Des écoquartiers aux smart cities**

DOMINIQUE GAUZIN-MÜLLER

**44** **La biodiversité au cœur de la cité**

PHILIPPE CLERGEAU

**48** **Renaturaliser son quartier**

MARIE MANGOLD

Ce document est le produit de la collaboration de CECILE KERBERIQUY (cecile.kerberiquy@scienceshumaines.fr) et de la photo de DR

# durables

## Quelles villes pour demain?



iStock/Getty

### 50 La gestion de l'eau en crise?

BERNARD BARRAQUÉ

### 54 Ce que nous apprennent les villes-ports

LISA DIEDRICH

### 58 Comment nourrir les villes?

ROLAND VIDAL

### 62 Amap : des légumes et du lien social

PATRICK MUNDLER

### 64 La qualité de vie, une compétition mondiale

JULIEN DAMON

### 68 Kalundborg : un modèle d'écologie industrielle

CHRISTOPHE BEAURAIN

### 72 La biorégion urbaine réinvente la ville

RÉGIS MEYRAN

### 76 Les 10 mots de la ville

CHLOÉ RÉBILLARD



mgs/Getty



Kunsthistorisches Museum, Vienne

**Pieter Bruegel**  
l'Ancien (v. 1525-1569), *Le Combat de Carnaval et de Carême (1559)*.  
*Une époque où l'impact du cadre de vie intervenait assez peu dans les préoccupations des habitants.*

# Quelle écologie pour les villes ?

Longtemps, on a fabriqué des villes sans trop se préoccuper de leur empreinte environnementale. Dorénavant, l'écologie s'invite dans l'urbanisation et vise à la rendre moins consommatrice de sols et de biens non renouvelables.

## **THIERRY PAQUOT**

Philosophe, président du Conseil d'orientation scientifique stratégique du *learning center* de Dunkerque dédié à «la ville durable», auteur notamment de *Désastres urbains. Les villes meurent aussi*, La Découverte, 2015.

Les premières villes sont apparues il y a 7000 à 8000 ans dans les régions fluviales (le Nil, le Tigre et l'Euphrate, l'Indus, le Gange...) où s'effectuait alors la domestication des plantes et de certains animaux, ces deux faces de l'agriculture. Si les villes, indéniablement, ont bénéficié du surplus agricole pour entretenir les prêtres, les guerriers et les marchands qui y résidaient, elles s'enrichissaient aussi du commerce et des guerres (butins, esclaves, terres accaparées, eau détournée...) (1). Aussi, la géohistoire des villes croise-t-elle également celles des conquêtes et des échanges. Les villes se révèlent être des carrefours, des ports, des marchés. Elles croissent en population, en richesse et en notoriété lorsqu'elles se subordonnent les campagnes avoisnantes et contrôlent les grands axes de communication (les routes de la soie, des épices, de l'or, des esclaves...). Leur déclin exprime celui de leur économie et de leur puissance militaire et politique. Ainsi la géohistoire des villes relate-t-elle aussi les relations contrastées entre villes et campagnes. Karl Marx et Friedrich Engels dans *L'Ideologie allemande* en font une des clés d'interprétation de l'histoire de l'humanité, sans toutefois suggérer, comme le fera bien plus tard Fernand Braudel, que la « ville est un heureux accident de l'histoire », laissant entendre que les villes auraient pu n'exister qu'un temps donné...

### L'ère de la « databiopolitique »

Lewis Mumford, retraçant l'épopée urbaine dans deux ouvrages majeurs (*The Culture of Cities*, 1938, et *The City in History. Its transformations and its prospects*, 1961), s'attache à montrer que tout regroupement de population en un même lieu provoque l'accumulation de déchets organiques et matériels qu'il convient de traiter (recycler, brûler, éprendre, enfouir...), sans pour autant élaborer une analyse environnementale spécifique au fait urbain.

Néanmoins, il s'interroge sur ce que produit et consomme toute ville en distinguant quatre grandes périodes selon les énergies dominantes, la phase éotechnique caractérisée par le vent, l'eau et le bois (elle dure environ 800 ans), la phase paléotechnique (fer et charbon, de la fin du 18<sup>e</sup> à la fin du 19<sup>e</sup> siècle), la phase néotechnique (électricité, nouveaux alliages, pétrole et ses dérivés, télégraphe puis téléphone). Il emprunte ces deux dernières appellations à Patrick Geddes et y ajoute la première, et nous une quatrième dominée par la biologie et le numérique, une sorte de « databiopolitique »... Malgré sa volonté de saisir toutes les sociétés du monde, il privilégie de fait l'Occident, sur lequel se concentre alors la majorité des travaux universitaires.

Il faudra attendre la commémoration de la découverte de l'Amérique en 1992 pour prendre la mesure des civilisations qui se déployaient sur le continent américain avant sa conquête (3).

L'on apprendra à cette occasion que les Incas, comme les Aztèques, possédaient de grandes villes (plusieurs centaines de milliers d'habitants) reliées par des routes bien entretenues, disposant d'immeubles de plusieurs étages, de réseaux d'approvisionnement en eau, de marchés alimentés par les fermes voisines et cultivant une incontestable urbanité, même si ce mot n'existait pas dans leurs langues...

### La question démographique

À défaut d'une écologie des territoires urbanisés qui n'apparaît, et se fortifie, que depuis une trentaine d'années, la question démographique, elle, mobilise plus d'un esprit depuis William Petty (1623-1687) et même avant, avec un Jean Bodin (1529-1596) pour qui « il n'y a de richesse que d'homme ». L'historien de l'économie, Paul Bai-

roch (4), compte, de l'origine des villes à 1800, 4 « villes » dont la population, au moment de leur « âge d'or », approche le million d'habitants : Rome, Bagdad, Constantinople et Changan (X'ian). À partir, et à cause, du capitalisme productiviste qui se développe depuis le milieu du 18<sup>e</sup> siècle (agriculture mécanisée dépendante de la chimie ; industries équipées de machines-outils, puis taylorisées et services de plus en plus rationalisés et informatisés), parallèlement à l'extension des transports mécaniques (trains, bateaux à vapeur, avions, automobiles...), les villes sont devenues « fonctionnelles » et ont pu accueillir une population toujours plus nombreuse, au point où, de la même façon que le progrès technique se mesure par l'accrois-



Y A-T-IL UN SEUIL  
DÉMOGRAPHIQUE À NE PAS  
DÉPASSER POUR ASSURER  
AUX CITADINS UNE  
« BONNE QUALITÉ DE VIE » ?

sement de la vitesse, le progrès de l'urbanisation s'apprécie en millions d'habitants, en mégalopolisation. L'on dénombre 11 villes millionnaires en 1900 (Londres, New York, Paris, Berlin, Chicago, Vienne, Tokyo, Saint-Pétersbourg, Philadelphie, Moscou, Pékin et Calcutta), 166 en 1960 dont 19 de plus de 5 millions d'habitants, 545 en 2015, dont 14 de plus de 20 millions d'habitants et 750 en 2030, dont 150 en Chine avec une moyenne de 6,6 millions d'habitants.

Se pose alors la délicate question de la « juste taille » d'une ville ? Existe-t-elle ? Comment la calculer ? En quoi dépend-elle de son environnement ? Y a-t-il un seuil démographique à ne pas dépasser pour assurer aux citadins une « bonne qualité de vie » ? Du côté des décideurs (des technocrates d'Habitat Nations unies aux principaux

## ● Écologie, écologie humaine, écologie urbaine...

C'est en 1866 que le médecin darwiniste Ernst Haeckel (1834-1919) forge en allemand le mot «écologie», à partir du grec *oïkos* («maisonnée», «demeure») et *logos* («connaissance»), qui désigne les relations entre les éléments constitutifs d'un même ensemble. Ainsi vise-t-il à rendre intelligibles les interactions dynamiques entre les êtres vivants et leur environnement.

Deux ans plus tard, il précise que l'écologie étudie la distribution géographique des espèces. En 1895, le botaniste danois Eugenius Warming publie son *Écologie des plantes* traduit en allemand en 1896 et en anglais en 1909. C'est la version allemande que lit Robert Park (1864-1944), alors doctorant en philosophie à Strasbourg. Il sera profondément marqué par cet ouvrage auquel il empruntera, lorsqu'il enseignera à Chicago, plusieurs notions : «habitat», «invasion», «acclimatation», «individu», «société». Reprenant dans l'ouvrage collectif *The City* (1925) son article programmatique de 1915, «The city. Suggestions for the investigation of human behavior in the urban environment» en y ajoutant le mot «écologie», R. Park revendique une approche écologique de la question urbaine. C'est cela qu'il nomme «écologie humaine», ce que son collègue Roderick D. McKenzie ne cessera, d'article en article, de théoriser.

Pour lui, l'écologie humaine consiste en «*l'étude des relations spatiales et temporelles des êtres humains, en tant qu'elles sont effectuées par les forces sélectives, distributives et accomodatives de l'environnement*». Une bibliographie commentée établie en 1940 par James Quinn recense 347 études d'écologie humaine publiées aux États-Unis entre 1925 et 1939.

En 1956, Philip Hauser examine les «Aspects écologiques de la recherche urbaine» et Otis D. Duncan utilise, pour la première fois, semble-t-il, l'expression d'«écologie urbaine» dans l'ouvrage collectif dirigé par P. Hauser, en 1959, *L'Étude de la population*. En France, c'est Paul-Henry Chombart de Lauwe (1913-1998) qui s'inspire des travaux de l'école de Chicago pour étudier Paris et l'agglomération parisienne (1952) et qui croise sociologie/éthologie/anthropologie. C'est avec la publication de *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, par Yves Grafmeyer et Isaac Joseph (1979) que les articles de R. Park, R. McKenzie, Ernest Burgess et Louis Wirth pénètrent les études urbaines, en maintenant l'équivoque sur l'écologie humaine.

Avec la préoccupation environnementale, l'écologie est conviée dans les études urbaines et de nombreux travaux (Nathalie Blanc, Philippe Clergeau, Sabine Barles, François Walter...) viennent enrichir une écologie urbaine «ouverte» ● T.P.

● ● ● ● chefs d'État, en passant par les multinationales du BTP, les promoteurs immobiliers, les banques et bon nombre d'élu(e)s, la tendance est au «grand ceci ou cela». P. Bairoch, en 1977, considérant le climat, la pollution, la santé, les revenus (des individus et de la collectivité, *via* principalement la fiscalité), la productivité des services urbains (dont les transports), la sécurité et le logement, arrive à des villes de 500 000 à 700 000 habitants (5). Une telle étude n'a été, malheureusement, ni actualisée ni enrichie. Seuls des mouvements citoyens, comme le réseau des «villes lentes» ou celui des «villes en transition», préconisent des tailles modérées (généralement moins de 100 000 habitants) afin d'offrir un confort urbain de qualité à chacun, sans discrimination. Ces «alternatives» misent sur la démocratie participative et la conscientisation environnementale pour associer tous les citoyens à la mise en place d'une ville économe en énergie, favorisant les circuits «courts», traitant ses déchets pour que les rebuts des uns deviennent la matière première des autres, stimulant l'économie collaborative et circulaire, reposant sur une solidarité allant de soi, misant sur les capacités de résilience du territoire, etc. Choisir la logique du «toujours mieux» plutôt que celle du «toujours plus» exige de renoncer au gigantisme. C'était déjà l'opinion des fondateurs de l'écologie politique, Bernard Charbonneau, Murray Bookchin, René Dumont, Leopold Kohr, André Gorz...

### Tous urbains!

L'urbanisation planétaire en cours depuis un siècle semble irréversible. Elle rompt avec le couple villes/campagnes des sociétés rurales et facilite toutes les migrations (exode rural, exode urbain, travailleurs immigrés, sans-papiers, réfugiés climatiques, exilés politiques...), transformant les territoires en zones de transit plutôt qu'en terres d'accueil. Du reste, à l'heure du «capitalisme liquide\*», la ville idéale se



Peteer Vlismaer/Getty

**Rio de Janeiro, bidonville de Santa Marta. Aujourd'hui, près de deux milliards d'individus habitent sur des terrains squattés non viabilisés.**

révèle un plateau technique sur lequel l'on branche et débranche des unités de production, des laboratoires de recherche, un aéroport, une gare TVG, des autoroutes, des lotissements, des hôtels, des centres commerciaux, etc. Le capitalisme liquide paraît gêné par le salariat (il préfère le précaire, la mission, l'intérim, l'autoentrepreneur, bref la flexibilité) et par un quelconque ancrage territorial (plus de cité ouvrière au pied de l'usine, plus de parc immobilier mais du *coworking*, du télétravail, des *fab-labs*). Alors cette urbanisation planétaire ? Il ne s'agit pas de statistiques (tant de pour cent de la population résident dans des « villes »), mais d'une appréciation qualitative, l'urbanisation des mœurs, qui diffuse partout les comportements urbains (tant vestimentaires qu'alimentaires, culturels ou sexuels) et les valeurs sociétales (rapport entre générations, croyances, langues...) portés par les

grandes villes. Cette urbanisation des mœurs se répand partout, même dans le hameau le plus reclus, par l'école, la consommation de masse, le tourisme, les migrations, la télévision et

les réseaux numériques, au point que l'on peut s'exclamer que nous sommes « tous urbains », mais certains plus que d'autres et certainement pas tous « citadins » ! En effet, la cita- . . . .

### MOTS-CLÉS

#### ● Capitalismes solide et liquide

Le sociologue Zygmunt Bauman (né en Pologne en 1925) utilise la notion de « liquide » pour qualifier notre époque de flux permanents, de mouvements perpétuels, de circulations incessantes, de ruptures et de discontinuités, aussi parle-t-il d'« amour liquide » et de « vie liquide ». On peut distinguer un capitalisme « solide » et un capitalisme « liquide ». Le premier s'ancre dans un territoire avec lequel il fait corps, y loge ses travailleurs dans de coquettes cités ouvrières au pied de la mine ou de l'usine, qu'il salarie à vie et dont il forme les enfants dans ses écoles techniques. Généralement, le patron réside sur place et se fait élire maire de la commune et participe à la vie locale dont il est un notable respecté. On songe immédiatement à Peugeot à Sochaux ou à Michelin à Clermont-Ferrand.

Le second apparaît après la crise de 1973 et tend à être dominant à présent. Il est « liquide » en ceci qu'il ne veut pas s'enraciner, mais se déplacer au gré des opportunités du marché globalisé. Il est partout chez lui et nulle part. Il privilégie la main-d'œuvre « flottante », non salariée à vie, les stagiaires, les intérimaires, les précaires, qu'il gère comme ses stocks, en flux tendus. Il délocalise ses unités de production aussi facilement qu'il modifie ses placements. Le patron et les cadres dirigeants à peine arrivés dans une société songent déjà à une autre affectation et destination.

## ● Les cinq piliers de l'écologie

Tout commence avec le rapport Brundtland publié en 1987, «Our common future» («Notre avenir à tous»), qui théorise le *sustainable development*, malencontreusement traduit par «développement durable», avec ses trois piliers : le social, l'économique et l'environnemental. Pour de nombreux écologistes, qu'ils soient ou non décroissants, le «DD» se révèle toxique. C'est un oxymore que dénonce Serge Latouche, tandis que d'autres expliquent que ce n'est pas ce développement qu'il faut rendre durable, c'est le durable qu'il conviendrait de développer !

En 1989, Félix Guattari publie *Les Trois écologies*, petit ouvrage sec et vif qui combine l'écologie environnementale (rapports entre les humains et le mode vivant), l'écologie sociale (interactions entre les individus sans intermédiaires institutionnels, comme les partis politiques, les élu(e)s...) et l'écologie mentale (nouvelle manière de penser, de désirer, de rêver...). Le rhizome remplace le réseau, l'alternative renouvelle la démocratie directe, le don se substitue à l'échange, etc. On (re)découvre Murray Bookchin, André Gorz, Ivan Illich, Edgar Morin et l'on prend au sérieux ceux qui ne s'appellent pas encore les indignés, les pirates, les zadistes...

L'écologie est donc une méthode, un cheminement pour

comprendre et changer le monde, elle privilégie les interactions et les processus, aussi rompt-elle avec les organigrammes des municipalités, des entreprises, des associations, des ministères, des universités, etc., qui «fonctionnent» par «domaines réservés» clos sur eux-mêmes ! Modestement, en 2007, je propose dans un *Petit Manifeste pour une écologie existentielle* cinq piliers actifs et réactifs entre eux de l'écologie (ce ne sont plus des «piliers» mais des processus, des «en cours de...») : **le social** (changer la nature du travail et donc du pouvoir), **l'économique** (privilégier l'association et la coopération), **l'environnemental** (accorder au vivant sa place, prendre soin de la nature), **le culturel** (conforter la diversité des cultures et des langues) et **le temporel** (se rythmer à sa chronobiologie). L'ensemble formant une écologie existentielle, c'est-à-dire une écologie des territorialités et des temporalités de chacune et chacun. ● T.P.

### À lire

- «Changer de rythme»  
dossier *Esprit*, décembre 2014.
- «Éloge du présent»  
dossier *Écotopia*, n° 16, 2015.

•••• dinité, qui reste grandement à inventer, repose sur la responsabilisation de chacun envers son territoire, ce qui sous-entend une présence active et réactive, c'est-à-dire du temps pour se revendiquer d'un lieu et de sa population.

L'urbanisation planétaire s'effectue diversement ici et là, avec des temporalités décalées, des chevauchements, des cohabitations, et des représentations contrastées (cinéma, séries TV, romans, chansons...). En forçant le trait, l'on peut distinguer cinq formes d'urbanisation : les «villes globales» (une poignée de 6 à 7 métacités, places financières mondiales, disposant des meilleurs cabinets juridiques, comptables, publicitaires, des laboratoires et des universités les plus innovants, des médias les plus puissants, d'un aéroport international, et aussi d'une main-d'œuvre «flottante» disponible à bas coûts...); les mégapoles (ou «villes» millionnaires); les bidonvilles

(vieux de plus d'un siècle pour certains, ils abritent encore près de 2 milliards d'habitants sur des terrains squattés non viabilisés); les *gated communities* (ou «enclaves fermées et sécurisées», à présent le premier produit immobilier au monde, elles correspondent au standing pour un Chinois aisé, un lieu protégé pour un Sud-Américain soumis au kidnapping avec rançon, une sorte d'oasis «naturel» pour un Indien cerné par des usines aussi bruyantes que polluantes...); les villes petites et moyennes (qui tendent à devenir des cités-dortoirs et des mouirois), le tout enveloppé d'un «urbain généralisé», que les Italiens nomment *città diffusa*, les Allemands *Zwischenstadt*, les Américains *urban sprawl* et les géographes français «le périurbain» (6). Ces cinq formes d'urbanisation sont chahutées par les questions sociales (les droits des travailleurs), urbaines (la crise du logement et la ségrégation spatio-sociale), communicationnelles

(nouvelle culture numérique) et environnementales (transition énergétique et réchauffement climatique), qui provoquent des farandoles de problèmes hybrides aux solutions différentes ici et là, aux entremêlements parfois surprenants, aux tensions toujours vives. Inégalités, ségrégations, exclusions, violences semblent le lot ordinaire de ces «urbains». Pourtant, chacun d'eux espère que ce qu'il considère être une «ville» lui assure de bonnes conditions de vie.

### De l'hospitalité aux *gated communities*

Qu'est-ce qu'une «ville» (7)? Laissons de côté la définition statistique (2 000 habitants en France, 5 000 pour l'Union européenne, 100 000 en Chine...) pour admettre qu'une ville combine au moins trois qualités : l'urbanité, la diversité et l'altérité. Quand Cicéron invente l'urbanité pour qualifier la maîtrise de la langue (le latin),

maîtrise telle qu'alors il traduit ce que l'autre ne sait pas dire, avec sa langue mal dégrossie, son accent de rustre, etc., il veut désigner par là une attention généreuse et désintéressée, être urbain c'est cela. C'est ainsi que le comprend Guez de Balzac qui introduit ce terme en français au 17<sup>e</sup> siècle, dotant la ville de politesse tout comme la cour a ses codes. La diversité se manifeste aussi bien par la variété des activités, la pluralité des âges, langues, origines géographiques, sexes, cultes, etc. Cette diversité est aussi liée à la présence du monde vivant non humain (faune et flore) et à ses rythmes. L'altérité, c'est la qualité de ce qui est «autre» et donc inconnaissable. Accepter cette altérité, c'est pratiquer une hospitalité ouverte, sans critère sélectif, c'est aussi faire confiance à autrui, c'est faire vivre la tolérance. Une vient à manquer et c'est l'esprit des villes qui s'évanouit. Ainsi, la *gated community* qui n'ac-

cepte pas la diversité, mais au contraire l'homogénéité socioculturelle, qui se traduit aussi par une uniformisation architecturale et végétale, ne «fait» pas ville. La multiplication de ces enclaves résidentielles fermées brise la continuité du tissu urbain et morcelle le territoire en des fortins murés. La ville médiévale, par exemple, rassemblait les citadins – et rendait «libres» les serfs qui s'y réfugiaient – et les protégeait des dangers extérieurs par son enceinte fortifiée, dorénavant, les murs visibles ou non des *gated communities* les compartimentent en un puzzle à jamais désuni. Cette fragilité des villes ne doit aucunement être sous-estimée au nom d'une histoire, parfois millénaire, pour quelques-unes. La plupart des «villes» sont récentes, du moins dans leur actuelle configuration géodémographique, et ceux qui y résident ou les visitent la «consomment» plus qu'ils font corps avec. L'attractivité des

villes est affaire de marketing urbain, tout élu d'une ville vante ses festivals, ses musées signés par les «starchitectes», ses bords de fleuves reconquis ou son front de mer relooké, son patrimoine labellisé par l'Unesco, ses championnats sportifs ou autre grande messe destinée à un tourisme massifié et énergivore (chaque passager d'un avion peut calculer son empreinte carbone, ce qui n'excuse en rien son déplacement!)

### Le poids de notre empreinte écologique

Et la question environnementale, comment s'urbanise-t-elle? (8) Si les activités ordinaires des habitants des villes polluaient la rivière, encombraient de déchets les rues, rendaient irrespirable l'air ambiant par un chauffage défectueux, etc., les perceptions sensorielles, la mesure des nuisances, la législation en vigueur, . . . .

# SCIENCES HUMAINES ABONNEZ-VOUS

Comprendre l'humain et la société



## ABONNEMENT 1 an

Cochez la case correspondante

**PARTICULIER FRANCE**

**ÉTUDIANT FRANCE**

sur justificatif de la carte d'étudiant en cours de validité.

**INSTITUTION ET PAYS ÉTRANGERS**

(Entreprise, administration, association, bibliothèque).

## SIMPLE

11 mensuels

48 €

41 €

58 €

## COMPLET

11 mensuels + 4 GDSSH

65 €

55 €

82 €

PAR AVION ajouter :

7 € pour un abonnement simple

10 € pour un complet

## NOUVEAU

Option

2 Hors-séries/an - 9,90 €

Abonnez-vous par téléphone !

03 86 72 07 00

code PROMO  
GD40

Choisissez votre formule



et recevez en cadeau

**OUI**, je m'abonne 1 an et je reçois en cadeau  
le Hors-série « Edgar Morin, l'aventure d'une pensée »

Société : \_\_\_\_\_  
 Nom : \_\_\_\_\_  
 Prénom : \_\_\_\_\_  
 Adresse : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 CP : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_  
 Cycle ou filière : \_\_\_\_\_  
 Profession : \_\_\_\_\_  
 Courriel : \_\_\_\_\_

Indispensable pour recevoir la newsletter

## MODES DE RÉGLEMENT

à retourner avec votre règlement sous enveloppe à :  
SCIENCES HUMAINES - BP 256 - 89004 Auxerre Cedex - France

### Je règle aujourd'hui

- Mon abonnement d'un montant de ..... €
- Option + 2 hors-séries par an ..... €
- Par avion ..... €

Ci-joint mon règlement de ..... € par :

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Sciences Humaines

Carte bancaire N° \_\_\_\_\_

Expire le : \_\_\_\_\_  
 Cryptogramme \_\_\_\_\_

(3 derniers chiffres verso CB)

Date et signature obligatoires :

Conformément à la loi Informatique et Liberté, vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de suppression et de transmission éventuelle à d'autres sociétés, en nous écrivant. Vous pouvez vous opposer à leur transmission éventuelle à d'autres sociétés, en nous écrivant.



Hans Neleman/Getty

Ward Island, Toronto. Le citoyen mondial moyen a une empreinte écologique de 2,6 hectares, avec d'énormes disparités selon les pays.

••••• L'impact du cadre de vie intervenaient assez peu dans les préoccupations des habitants. Certes, Hippocrate conseille d'aérer les pièces, de boire de l'eau potable, de bien orienter sa maison et Platon insiste pour que les rues soient nettoyées des mauvaises odeurs par le vent. La législation romaine, les contentieux médiévaux entre un artisan et ses voisins, le règlement des métiers et leur localisation dans la ville à l'époque classique, tous ces indices montrent bien l'existence d'une sensibilité à l'environnement, alors que le mot n'existe pas encore...

Avec l'industrialisation, la nocivité s'affiche mais aux côtés du « progrès », ainsi toute cheminée qui fume est signe de « bonne santé économique », y compris, plus tard, pour les syndicats ouvriers, laissant les riverains se débrouiller avec les pollueurs. Les historiens constatent que le rejet d'eaux

contaminées dans une rivière par une usine n'échappe pas aux pêcheurs qui lui attribuent la mort des poissons et portent plainte auprès des autorités locales. Dès la fin du 18<sup>e</sup> siècle, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en France, des nuisances résultant de manufactures sont dénoncées sans grand succès... Le décret du 10 octobre 1815 sur les pollutions industrielles représente une date symbolique, même si son application et son interprétation autorisent bien des dérogations et des arrangements... L'épopée industrielle s'accompagne de pollutions (solides, liquides, gazeuses), qui, malgré leurs conséquences sur la santé publique et le bien-être des populations, comptent pour du beurre. Elles obligent, au mieux, les industriels à perfectionner leurs processus de fabrication, au pire à vivre dans un air vicié et des conditions sanitaires malsaines.

C'est le prix du progrès et de la croissance économique!

Le déploiement inconsidéré de la technique en un peu plus d'un siècle va modifier l'environnement au point que ce dernier devient vulnérable. L'extinction accélérée d'espèces animales et végétales, la surconsommation de matières premières et de sources d'énergie non renouvelables, ou à des rythmes lents comme pour les forêts, la détérioration des écosystèmes, l'épuisement des sols, la destruction des océans, la pollution des lieux extrêmes, tout cela pour satisfaire imparfaitement des besoins inventés, trouvent dans les mégalofoles leur paroxysme. La notion d'« empreinte écologique » d'une population, proposée en 1996, indique « la surface terrestre et aquatique biologiquement productive nécessaire à la production des ressources consommées et à l'assi-

milation des déchets produits par cette population, indépendamment de la localisation de cette surface» (9). En 1999, le citoyen mondial moyen avait une empreinte écologique de 2,3 hectares globaux, contre 9,6 pour un Américain moyen. On disait alors que si tous les Terriens se comportaient comme des Américains, il faudrait plus de trois Terres! Depuis, ce score est largement battu! Une étude révèle que le Parisien a une empreinte écologique de plus de 6 hectares (Sabine Barles, 2007). Même si le calcul de l'empreinte écologique est délicat, il a le mérite de fournir un ordre de grandeur quant à l'écart grandissant entre ce qu'il faut à une population pour vivre selon ses standards et ce que la Terre peut, organiquement, lui offrir. Congestions, pollutions, dégradations riment avec urbanisation! L'enrichissement économique repose sur l'appauvrissement de la Terre,

comment briser ce cercle vicieux? En invitant chacun à plus de sobriété, d'économie, de frugalité? En menaçant les pollueurs d'amendes? En impulsant d'autres manières de produire, de consommer, de se déplacer, d'apprendre, de se loger, de cultiver, de travailler, de créer (10)? En inventant des biorégions urbaines? À coup sûr, en expérimentant de nouvelles relations entre le vivant et l'humain, y compris à l'échelle de la ville, même petite... ●

(1) Peter J. Taylor, «Extraordinary cities. Early "city-ness" and the origins of agriculture and states», *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. XXXVI, n° 3, mai 2012.

(2) Voir Lewis Mumford, *La Cité à travers l'histoire*, 1961, rééd. Agone, 2011, et sur sa vie et son œuvre, Thierry Paquot, *Lewis Mumford. Pour une juste plénitude*, Le Passager clandestin, 2015.

(3) Voir Charles C. Mann, 1491. *Novelles révélations sur les Amériques avant Christophe Colomb*, Albin Michel,

2007, et 1493. *Comment la découverte de l'Amérique a transformé le monde*, Albin Michel, 2013.

(4) Paul Bairoch, *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Gallimard, 1985.

(5) Paul Bairoch, *Taille des villes, conditions de vie et développement économique*, EHESS, 1977.

(6) Voir Thierry Paquot, *Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète*, 2006, nouv. éd., La Découverte, 2016, et Françoise Lieberherr-Gardiol et German Solinis (dir.), *Quelles villes pour le 21<sup>e</sup> siècle?*, Infolio, 2012.

(7) Thierry Paquot, *Désastres urbains. Les villes meurent aussi*, La Découverte, 2015.

(8) Voir Robert Delort et François Walter, *Histoire de l'environnement européen*, Puf, 2001, Geneviève Massard-Guilbaud, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, EHESS, 2010, et Charles-François Mathis, *In Nature We Trust. Les paysages anglais à l'ère industrielle*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2010.

(9) Voir Valérie Boisvert, «L'empreinte écologique : un indicateur de développement durable?», in Jean-Paul Maréchal et Béatrice Quenault (dir.), *Le Développement durable. Une perspective pour le 21<sup>e</sup> siècle*, Presses universitaires de Rennes, 2005, et Sabine Barles, *Mesurer la performance écologique des villes et des territoires : le métabolisme de Paris et de l'Île-de-France*, Latts, 2007.

(10) Thierry Paquot, Yvette, Masson-Zanussi et Marco Stathopoulos (dir.), *Alterarchitectures Manifesto*, Infolio, 2012.



## Devenez un acteur de l'aménagement du territoire !

Un parcours complet de Bac à Bac +5  
 Certificat de Compétences    Licence Professionnelle    Master Territoires



**JOURNEES PORTES OUVERTES**  
 Du lundi 14 au vendredi 18 septembre 13h-19h  
 Et samedi 19 septembre 10h-16h

Conservatoire National des Arts et Métiers - 292 Rue Saint Martin - PARIS  
 Contact : Djoher Marouf au 01 40 27 21 02, djoher.marouf@cnam.fr

[territoires.cnam.fr](http://territoires.cnam.fr)

## Portraits croisés

La ville durable est en construction. Il existe une multitude d'expériences façonnées par les particularités d'un territoire et la volonté de certains acteurs. En voici trois exemples.

Les politiques de durabilité qui ont réussi à infléchir les trajectoires urbaines ont été le fruit d'histoires et de coalitions d'acteurs singuliers, fondées sur des prises de risque, des engagements, des endurance, loin des chemins routiniers des politiques sectorielles\*. À l'opposé de la durabilité *mainstream*, certaines équipes municipales ont affronté les sentiers de dépendance\*, les obstacles et intérêts institués pour faire advenir avec plus ou moins de succès des approches transversales, comme le montre l'analyse des jeux d'acteurs dans une vingtaine de villes européennes (*Les Pionniers de la ville durable*, 2010).

Nous en donnerons ici trois exemples, à trois échelles : une petite commune périurbaine du bassin minier en France, une ville moyenne suédoise et une métropole italienne. Ces trois types de trajectoires ouvrent aujourd'hui encore des horizons d'action, pour ces villes et pour d'autres collectivités.

Au-delà des contradictions inhé-

rentes à une période de changement, de puissantes inerties et formes d'instrumentalisation limitent la portée des évolutions en cours dans le domaine du développement urbain durable. La plus paradoxale est celle de la croissance verte, qui ne parvient pas à découpler à un niveau global la production de richesses, de gaz à effet de serre, et la consommation de ressources naturelles, tout en laissant inchangés de nombreux environnements et populations en détresse, au Nord comme au Sud. Un autre paradoxe est le regain d'autorité ou de centralisme que peuvent susciter dans certains contextes les projets de développement urbain durable, alors que seule une appropriation des enjeux au niveau le plus fin peut infléchir les modes d'urbanité.

### Mettre la ville en mouvement

Les croisements entre questions écologiques et sociales restent particulièrement difficiles, que ce soit à l'échelle locale ou planétaire. Pourtant, la restauration écologique a un fort potentiel de requalification des lieux. Elle joue à la fois sur un registre sensible et esthétique (qualité du cadre de vie, bien-être), un registre politique et social (vivre ensemble sur Terre) et un registre symbolique, mettant en jeu un espoir de réconciliation avec un monde dont les régulations écologiques et sociales sont gravement perturbées.

Comprise en ce sens, l'action écologique est un levier inexploité de transformation politique et sociale.

Une autre question clé est de parvenir à mettre en mouvement une ville bien au-delà des cadres techniques et professionnels qui la gèrent. *Quid* des synergies indispensables pour obtenir des effets de levier et de seuil ? Rendre à l'habitant la possibilité d'être un acteur conscient de son mode de vie et de son environnement, proche et lointain, c'est non seulement élargir son pouvoir d'action sur le monde, mais retrouver les voies d'une ambition politique forte en matière de développement durable ou de transition socioécologique. D'autant que les modes de vie et de consommation ont un impact environnemental beaucoup plus déterminant que les économies autorisées par les performances environnementales du bâti ou des transports.

Il est donc nécessaire de prendre du recul par rapport aux entrées plus classiques privilégiées par les villes en recherche de durabilité. Les inhibitions politiques, les pressions que les cadres et filières économiques infligent aux élus, ou encore la dualisation écologique à l'œuvre à de multiples échelles, les îlots à haute qualité de vie alternant avec les territoires à basse qualité environnementale, mènent à des impasses qui appellent une démocratie d'une autre nature. Ces éléments de cadrage peuvent aider à apprécier les politiques présentées ici. ●

#### CYRIA EMELIANOFF

Professeure d'aménagement et urbanisme à l'université du Maine, elle est la coauteure, avec Ruth Stegassy, de *Les Pionniers de la ville durable. Récits d'acteurs, portraits de ville en Europe*, Autrement, 2010.



*L'un des chevalements de Loos-en-Gohelle. Les terrils de ce bassin minier ont rejoint le Taj Mahal au patrimoine mondial de l'Unesco.*

Richard Soberka/Hemis.fr

## Loos-en-Gohelle (France) Croiser les questions écologiques et sociales

Loos-en-Gohelle (Pas-de-Calais) est l'une de ces villes emblématiques de la désindustrialisation et de la décroissance dans les années 1970-1980. Petite commune du bassin minier, dans l'agglomération de Lens-Liévin, elle compte 6600 habitants et 7 anciens puits de mine (un record français) qui ont laissé de lourdes séquelles environnementales et sociales. Depuis la fin des années 1980, une politique originale de reconversion économique et écologique est conduite, dans un contexte de pauvreté et de pénurie financière. Il s'agit dans un premier temps de transformer les représentations d'un territoire en souffrance, de redonner confiance à la population pour l'inscrire dans un processus de participation citoyenne; puis, de développer l'emploi dans les filières écologiques et d'entreprendre une requalification environnementale du territoire, en cherchant à rendre les habitants acteurs de ce changement. Pour inventer «l'après-charbon», le maire (élu EELV) s'appuie aussi sur de nombreux

dispositifs régionaux, nationaux ou internationaux, comme le classement du bassin minier au patrimoine de l'Unesco, un dossier qu'il porte personnellement, ou «Loos ville pilote du développement durable», premier démonstrateur national de l'Ademe.

La première bataille a consisté à sauver de la destruction la base 11/19, comportant deux terrils (les plus hauts d'Europe), un carreau de fosse, des chevalements et d'anciens bâtiments industriels. Après l'inscription des chevalements à l'inventaire du patrimoine historique et l'installation d'une «fabrique théâtrale» qui obtint le label de scène nationale, une écopépinière d'entreprises s'est déployée sur le site, comptant aujourd'hui plus de 90 salariés. À l'ouest de la commune, une nouvelle zone d'activités intercommunale est en cours d'aménagement pour l'accueil d'écoentreprises. Un quartier durable est programmé à ses côtés: le «quartier ouest», intégrant trois cités minières défavorisées et une friche. Loos-en-Gohelle a été la première commune de la Région Nord-Pas-de-Calais à

avoir généralisé la démarche HQE (haute qualité environnementale) pour les bâtiments publics, les logements sociaux et l'accession à la propriété. Les niveaux d'exigence sont adaptés à chaque opération pour abaisser les coûts, en privilégiant des solutions sobres.

La municipalité travaille également à une renaturation de grande ampleur: une ceinture verte avec des cheminement doux sur 15 kilomètres, la replantation de haies agricoles, la création d'un réseau de jardins collectifs, de prairies fleuries, l'appui à l'agriculture biologique, l'implication de la population dans les recensements de biodiversité, le programme «*fifty-fifty*» qui incite les habitants à fleurir ou planter avec l'aide financière de la municipalité... L'ensemble de ces actions requalifie le territoire et invite les habitants à se réapproprier l'espace. L'expérience de Loos-en-Gohelle montre qu'une action politique peut infléchir le cours de l'histoire, dès lors que des forces démocratiques sont intensément mobilisées. ● ● ● ● ●

## Växjö (Suède) La sortie des énergies fossiles

Bien plus au nord, la ville moyenne de Växjö (79 000 habitants) est nichée dans la forêt suédoise, entre Malmö et Stockholm. Au lendemain des chocs pétroliers, la compagnie d'énergie municipale a commencé à développer l'énergie-bois pour ses centrales thermiques, un choix précurseur en Suède et destiné à soutenir l'emploi local. L'adoption d'une taxe carbone au niveau national a conforté ensuite cette orientation.

La réflexion sur la fin des énergies fossiles a vu le jour au sein des groupes de travail de l'agenda 21 local. Sous la pression de la Société suédoise pour la conservation de la nature et de quelques élus, une stratégie de sortie des énergies fossiles a été adoptée en 1996, au terme de nombreux débats mais à l'unanimité du conseil municipal. En effet, la coalition Verts/socio-démocrates au pouvoir avait pour opposant le parti conservateur, dont le *leader* à Växjö était un environnementaliste reconnu, qui devint maire en 2006.

Pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, Växjö a misé sur la bioénergie dans son réseau de chaleur, entièrement alimenté par des déchets de bois collectés dans un rayon de 100 kilomètres, grâce à une nouvelle centrale en cogénération. Les émissions de CO<sub>2</sub> dues au chauffage ont baissé de 76 %. Restaient alors les transports, qui représentaient 86 % des émissions au milieu des années 2000... Développer davantage les transports en commun n'était pas économiquement viable. La municipalité a cherché à améliorer la vitesse des bus et des vélos pour rendre ces modes plus rapides que la voiture, par la priorité systématique donnée aux carrefours, l'extension du réseau cyclable, la multiplication des zones 30 et des ralentisseurs, une politique de stationnement très dissuasive...



Växjö, ville universitaire du Sud-Est de la Suède.

D'autre part, la ville, en partenariat avec Volvo dont elle abrite l'une des plus grandes usines (700 salariés), a joué la carte des véhicules au biocarburant, comme à l'échelon national. Le Centre de recherche sur la bioénergie de l'université de Växjö, créé avec le soutien de l'industrie locale, mène des recherches sur les biocarburants de seconde génération, extraits des sous-produits du bois. Växjö mise sur une économie verte et de nouvelles technologies. Depuis 1993, les émissions de CO<sub>2</sub> ont décliné d'un bon tiers sur son territoire, atteignant 3,12 tonnes de CO<sub>2</sub>/habitant, un résultat inhabituel.

Cette expérience très originale a essaimé à travers la Suède grâce à un réseau de villes suédoises partageant un objectif de sortie des énergies fossiles. Ce dernier a été relayé par le gouvernement suédois, puis à de multiples échelles. D'après l'association suédoise des autorités locales et des régions, le passage aux énergies renou-

velables pour les réseaux de chaleur municipaux, ainsi que leur extension, ont permis à eux seuls d'économiser 20% des émissions nationales de CO<sub>2</sub>. Les collectivités locales sont entrées de plain-pied dans la gouvernance du *global change*...

### MOTS-CLÉS

#### ● Sentiers de dépendance

Une fois engagée dans une voie (qu'il s'agisse d'un type de développement, de l'adoption d'une technologie ou d'un choix industriel, par exemple) qui semble ne plus être la bonne ou la plus rationnelle, il est difficile de réorienter l'action d'une institution, de réformer ses missions tant le changement implique des coûts et des efforts qui semblent trop élevés.

#### ● Politiques sectorielles

Mesures de soutien financier apportées à certaines branches d'activité afin de maintenir des pans de l'économie qui se verraient menacés ou pour promouvoir de nouveaux secteurs.

## Bologne (Italie) Revoir les modes de consommation

En Europe du Sud, la pénurie de ressources financières et humaines au niveau local a conduit parfois à des approches non moins stimulantes. La Province de Bologne, en Émilie-Romagne, a ainsi lancé en 2006 un « micro-Kyoto » avec les communes volontaires de son territoire. Elle est devenue en 2015 la « ville métropolitaine de Bologne », regroupant 60 municipalités et 992 000 habitants. Bologne est la capitale universitaire de l'Italie. Très ouverte sur l'Europe et l'innovation, ce fut l'une des premières villes au monde à avoir adopté un plan climat, dès 1995. En dépit d'un certain nombre d'alliances et de relais, la ville n'est pas parvenue à concrétiser ce plan avec suffisamment d'efficacité. D'autre part, un changement d'équipe municipale a fait fuir certains cadres vers les niveaux provincial ou régional.

Au début des années 2000, le combat environnemental s'est déplacé au sein de l'administration provinciale. L'ancien responsable de la planification écologique de la municipalité a pris la tête du service environnement de la Province. Les projets qu'il a lancés portent la marque distinctive de sa vision, attachée à un changement de modèle économique plutôt que technologique, proche du mouvement de la décroissance. Pour commencer, l'agenda 21 provincial a suscité une forte mobilisation des acteurs socioéconomiques, qui ont mûri l'idée d'un microprotocole de Kyoto. Ce dernier fut ratifié par 27 municipalités, dont la ville de Bologne. Chaque année, les communes présentaient un plan d'actions où les économies de CO<sub>2</sub> étaient quantifiées pour chaque ligne d'action. L'optique était de transformer les comportements et d'agir même avec des moyens limités. Une campagne de sensibilisation aux comportements sobres et à la consommation « critique » fut menée, y compris par des agendas 21 d'école.



Thomas Stankevicz/Getty

Place San Stefano, Bologne.

Trois projets européens sont venus en appui de cette dynamique. PICOLight, en partenariat avec l'institut Wuppertal et le Polytechnique de Milan, concernait un fonds d'investissement interne pour l'administration : les économies d'énergie réalisées par la Province sur son patrimoine immobilier, les contrats de chauffage ou l'achat de véhicules permettaient de financer le développement des énergies renouvelables. Énergie Trophée misait sur le fait d'atteindre les objectifs du protocole de Kyoto uniquement par des comportements économes en énergie dans l'administration. Enfin, le projet Prime, sorte d'actionnariat populaire, faisait appel aux parents d'élèves pour financer la réhabilitation énergétique des écoles.

Ces orientations politiques montrent que l'ingéniosité et la stratégie à long terme sont des ressources qui peuvent se substituer aux moyens et investissements technologiques. Puisque le plan climat de Bologne rencon-

trait des obstacles insurmontables, ses protagonistes se sont déplacés pour investir des échelles d'action plus propices et non moins stratégiques, la Province étant devenue aujourd'hui la ville métropolitaine.

Ces trois exemples contrastés, par la taille des collectivités, les modes d'action publique, les jeux d'acteurs comme les orientations politiques, illustrent la diversité des voies et des outils à l'œuvre dans la recherche d'un développement urbain durable. Ces politiques urbaines ont quitté le registre de la simple action environnementale pour s'attaquer aux modes de développement économique ou de consommation, sur des registres sensiblement différents : écologie sociale, économie verte, décroissance. Si de nombreuses politiques locales émergent au registre de la croissance verte, d'autres y résistent et tracent des perspectives d'avenir sans doute plus robustes. ●



Royan (Charente-Maritime). Cyclistes, promeneurs ou passants assis sur un banc : chacun appréhende la ville différemment.

## Vivre en ville

Le logement, la rue et le quartier constituent le quotidien de tout citoyen, mais les perçoit-on pour autant de la même manière ? Dis-moi comment tu vis en ville, je te dirai qui tu es.

**9** heures du matin, un mardi ensoleillé du mois de juin. Comme 85% de la population française, je vis en ville (1) : j'y réside, travaille et accomplis l'essentiel de mes loisirs. Ce matin, je m'apprête à aller travailler, mais j'hésite entre plusieurs modes de déplacement : les transports en commun, la voiture, le vélo ou à pied ? Embarras du choix que n'ont pas les ruraux... Préférant profiter du temps estival avant de m'enfermer au bureau,

je saute dans mes baskets et me voilà partie pour une balade urbaine. L'occasion d'observer la ville, des logements aux quartiers, en cheminant par les rues. Ces trois espaces sont au cœur du quotidien du citoyen (2). Pourtant, tout le monde ne les perçoit et ne les utilise pas nécessairement de la même manière.

### Des quartiers socialement marqués

La vie citadine demeure régie par le principe du « qui se ressemble, s'assemble ». Par exemple, j'habite un ancien quartier populaire constitué de maisons d'ouvriers érigées au début du 20<sup>e</sup> siècle. Depuis quelques années,

des classes moyennes et supérieures s'y installent et en redécouvrent les attraits, à quelques minutes à pied du centre-ville historique et de toutes les commodités.

Les centres urbains s'embourgeoisent (gentrification) tandis que les classes moyennes et populaires se réfugient dans les espaces périphériques, à cause des prix élevés de l'immobilier. La sociologue Anaïs Collet montre que faute de finances, les « bourgeois bohèmes » (bobos) investissent les quartiers populaires (3). Ils travaillent d'arrache-pied pour construire un cadre de vie à leur image, entretenant des contacts cordiaux avec leurs voi-

**MAUD NAVARRE**

sins et veillant au charme de leur logement lorsqu'ils le restaurent.

Ce matin, la plupart de mes voisins sont déjà partis travailler. Le quartier est particulièrement silencieux. Je le quitte et me dirige vers le tumulte du centre-ville. Au loin, sur une colline, se dresse un quartier pavillonnaire récemment construit sur les ruines des grands ensembles HLM des années 1970. Comment vit-on la ville là-bas ?

La sociologue Anne Lambert a étudié les habitants des zones périphériques (4). Issus de milieux sociaux modestes, ils s'imposent des restrictions budgétaires pour pouvoir emprunter sur plusieurs dizaines d'années l'argent nécessaire à l'acquisition d'un pavillon. Tout juste accèdent-ils à des constructions standardisées, faites de matériaux à bas coût sur des terrains exigus. Les petits moyens ne supportent pas toujours la cohabitation avec des catégories sociales plus populaires, issues des anciennes cités HLM. Les relations de voisinage sont parfois conflictuelles !

La politique de la ville a évolué depuis les années 1960. À l'époque, mener des projets d'urbanisation de grande ampleur était un gage de modernité. Aujourd'hui, des voix s'élèvent pour dénoncer ces conceptions. L'architecte François Roche notamment prône une urbanisation tenant compte de l'intelligence du citoyen (5). Les *mass workers* de l'après-guerre, fraîchement débarqués des campagnes, méconnaissaient le mode de vie citadin. Ils se sont laissés guider par les architectes. Plus autonomes, les urbains des années 2000 ont leurs propres souhaits pour vivre en ville et ils entendent bien les faire respecter.

## La mixité dans les espaces publics

Face aux difficultés rencontrées par les politiques de la ville pour garantir la mixité dans les quartiers résidentiels, certains chercheurs comme le politiste Renaud Epstein préfèrent favoriser l'égal accès aux espaces publics (6).

La rue, les transports en commun ou les parcs sont-ils fréquentés par les diverses populations ?

En ce matin ensoleillé de juin, une majorité d'hommes occupent les terrasses des cafés. *Idem* sur les bancs publics : aucune femme. Dans la rue commerçante que je traverse, un quadragénaire en costume-cravate prend sa pause-cigarette. Un peu plus loin, deux hommes discutent. Des femmes vont et viennent, mais ne s'arrêtent pas. Pourtant, le midi, j'en observe prenant leur pause-déjeuner sur les bancs du parc avoisinant mon lieu de travail. En fin d'après-midi, j'en croise dans ce même parc. Elles gardent souvent des enfants. En soirée, elles redeviennent passagères. Moi-même, en rentrant au domicile entre chien et loup, je me tiens aux aguets pour parcourir une rue déserte et mal éclairée. Je presse le pas lorsqu'une silhouette masculine se profile au loin. Les femmes traversent l'espace public mais y traînent rarement. Elles prennent un air occupé pour ne pas se faire aborder. Les mises en garde sur les violences dont elles peuvent être victimes dissuadent de flâner seule à une heure trop matinale ou, au contraire, tardive (7).

## « Ville conçue » et « ville vécue » (8)

L'espace urbain n'est pas toujours adapté à la diversité de la population. L'anthropologue Henri Lefebvre observe des décalages entre les constructions des urbanistes et les usages qu'en font les citadins. En traversant le centre-ville à pied, je rencontre des personnes qui marchent... sur les pistes cyclables ! Une pratique incongrue, mais qui montre que là où les concepteurs ont pensé un espace pour les deux-roues, les piétons s'en sont emparés. Pourquoi ? Il n'y a qu'à observer l'étroitesse du trottoir mitoyen pour comprendre. Ailleurs, les bancs en béton de la place publique se transforment en rampe de skateboard pour ados... Les experts construisent la ville, mais les usagers se l'approprient suivant leurs besoins.

Alors que j'arrive à proximité de mon lieu de travail, je croise une vieille dame. Elle vient d'être déposée au carrefour par un conducteur de voiture. Agrippée à sa canne, elle marche avec difficulté jusqu'à une résidence située quelques mètres plus loin. Et elle, comment vit-elle en ville alors que sa mobilité ne lui permet plus de traverser la rue dans la minute imposée par le feu pour piéton ? Fait-elle un détour de quelques mètres pour monter sur le trottoir par sa portion abaissée, prévue à cet effet, ou préfère-t-elle soulever ses pieds fatigués par les années pour aller au plus court et économiser ses pas ?

Les mobilités urbaines restent conçues par et pour des adultes masculins bien portants, constate le géographe Yves Raibaud. Résultat : la ville est devenue « durable, mais inégalitaire (9) ». On encourage les déplacements à pied ou en deux-roues, les transports en commun ou le covoiturage pour fluidifier le trafic et préserver la qualité de vie. Or, les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, handicapées ou enfants) et leurs accompagnants, souvent des femmes, y accèdent encore difficilement. L'un des défis de ce 21<sup>e</sup> siècle consiste à offrir à tous les mêmes chances de profiter des avantages de la vie urbaine. ●

(1) Chantal Brutel et David Levy, « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. 95% de la population vit sous l'influence des villes », *Insee Première*, n° 1374, octobre 2011

(2) Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal, *La Sociologie urbaine*, 4<sup>e</sup> éd., Puf, 2014.

(3) Anaïs Collet, *Rester bourgeois. Les quartiers populaires, nouveaux chantiers de la distinction*, La Découverte, 2015.

(4) Anne Lambert, « Tous propriétaires ! » *L'envers du décor pavillonnaire*, Seuil, 2015.

(5) François Roche, « L'architecture entre les effets et la mobilité », *Raison présente*, n° 151, 2005.

(6) Renaud Epstein, « Le concept de mixité sociale appliqué aux politiques urbaines », *Raison présente*, n° 151, 2005.

(7) Fanny Arlandy, « La rue, fief des mâles », *Le Monde*, 4 octobre 2012.

(8) Henri Lefebvre, *La Production de l'espace*, 4<sup>e</sup> éd., Anthropos, 2000

(9) Yves Raibaud, « Durable, mais inégalitaire : la ville », *Travail, genre et sociétés*, n° 33, 2015/1.



*Dans le quartier de Koningsplein, à Amsterdam, les habitants vont à pied, à vélo ou en tramway car la mairie décourage l'usage de la voiture en ville.*

## Comment repenser nos déplacements ?

**JEAN-MARC OFFNER**

Directeur général de l'a-urba (agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine) et président du Comité stratégique de l'École urbaine de Sciences Po.

Tramway, métro, bus, vélo... Les habitants des centres-ville ont l'embaras du choix. Les autres n'ont souvent que la voiture comme solution. Comment y remédier ?

**L**e Parisien marche, plus que tout autre Français, et prend le métro ou le RER. À Copenhague, la bicyclette est sinon reine en tout cas omniprésente. Dans l'agglomération bordelaise (comme dans beaucoup de villes de province), on va chercher son pain en voiture, moyen de transport majoritaire, sauf dans le centre où le triptyque marche-vélo-tram gagne du terrain. La plupart des villes asiatiques bougent grâce aux deux-roues motorisés ; et une centaine de millions de vélos à assistance électrique circulent en Chine. Autant de pays ou de métropoles, autant de modèles... que les clichés cinématographiques dévoilent avec justesse, des automobilistes véloces de Los Angeles aux voyageurs fatigués des trains de banlieue de Tokyo. Nos façons de nous déplacer organisent le programme de nos occupations, notre rapport à l'espace, nos relations aux autres. Elles dessinent nos modes de vie.

Diversité entre les villes, diversité entre les citoyens aussi : le cadre hypermobile et la « technicienne de surface » qui se croisent dans un aéroport ne partagent qu'incidemment le même espace-temps. Le capital économique et le capital culturel continuent à déterminer les niveaux de mobilité des individus, le nombre de déplacements qu'ils effectuent chaque jour, les distances qu'ils parcourent.

Paradoxalement, cette quotidienne banalité des pratiques de déplacement ne suscite pas les débats à la hauteur des enjeux liés à l'organisation de la mobilité : fonctionnements économiques (bassins d'emploi, relations entre entreprises, logistique, innovation en réseau...), impacts écologiques (consommation d'espace, énergies fossiles, changement climatique, pollutions), préoccupations sociales (accessibilité aux équipements et services, budgets des ménages consacrés au transport et au logement, intégration).

Penser une mobilité durable, aujourd'hui, nécessite une double

rupture : accorder autant d'importance au mouvement qu'à la sédentarité, à l'instar d'Ildefonso Cerda (ingénieur-urbaniste, considéré comme l'inventeur du mot urbanisme au 19<sup>e</sup> siècle), en se préoccupant effectivement de mobilité urbaine et pas seulement de transport ; diversifier les leviers d'action, en ouvrant l'éventail des solutions, en mobilisant l'inventivité technique au profit de l'innovation organisationnelle.

### Un référentiel d'action publique obsolète

Depuis le premier choc pétrolier de 1973, qui coïncide en France avec le développement des préoccupations environnementales, l'action publique nationale et locale s'est focalisée sur un objectif et un moyen : réduire le trafic automobile en ville par le développement des transports collectifs « lourds ». L'argumentaire paraît tenir la route : la voiture utilise trop de ressources rares, espace et énergie fossile ; et elle produit trop de nuisances, pollution atmosphérique et émissions de gaz à effet de serre. Dès lors, les métros ou tramways apparaissent seuls à même de concurrencer les performances automobiles, en apportant confort et vitesse.

Ce « référentiel » de politique publique a été encouragé par un milieu professionnel de l'urbanisme et des transports qui, pour la bonne raison de ne pas vouloir « adapter la ville à la voiture », s'est désintéressé de la question automobile. La culture politico-administrative, plus à l'aise dans le financement des grands projets que dans la gestion fine des comportements, et les procédures de planification, par l'intermédiaire des plans de déplacements urbains (1), positionnent les autorités organisatrices de transport (AOT, en charge des transports collectifs, TC) comme seules instances légitimes à se soucier de mobilité.

Or, même si ça et là quelques agglomérations peuvent s'enorgueillir d'une croissance forte de l'usage des

transports publics, cette logique de développement des réseaux de tramways et de métros n'a pas transformé les villes françaises en cités helvètes où les déplacements s'effectuent pour près d'un tiers en TC. Il y a deux raisons à cet échec : l'amélioration effective des services de transport collectif ne s'est pas accompagnée de mesures de restriction de l'usage de la voiture (régulation du stationnement, réduction de l'espace viaire), sauf dans les centres-ville (2). Et, surtout, ce modèle de la ville compacte bien maillée par un réseau TC efficace s'est trouvé en contradiction de plus en plus forte avec la réalité de l'urbanisation, faisant la part belle aux territoires peu denses de périphérie, peu propices à des dessertes efficaces en transport collectif. Cet impensé technique autant que politique – le périurbain, les grandes surfaces commerciales – a occulté l'obsolescence du paradigme du « transfert modal » (mettre les automobilistes dans les TC). Marqueur idéologique ambigu de « durabilité » d'une politique publique des déplacements, le transport collectif ne saurait rester la réponse unique aux réels problèmes posés par la prédominance automobile.

### Mobilités plurielles

Cette vision binaire des déplacements – la voiture individuelle ou le TC – est d'autant plus pernicieuse que, désormais, la diversité des usages domine, par un double mouvement d'individualisation des comportements et de désynchronisation des modes de vie. Les nouvelles ●●●●

#### MOT-CLÉ

##### ● Intermodalité

Ce terme désigne l'utilisation de plusieurs moyens de transport pour effectuer un trajet. La multimodalité (le mot plurimodalité est parfois utilisé dans le même sens) fait pour sa part référence à la diversité de l'offre de transport.

•••• organisations du travail bouleversent la semaine, au point qu'il n'y a plus vraiment de jour ordinaire. La «massification» des flux, nécessaire pour rentabiliser les investissements lourds, devient plus délicate.

L'heure est donc venue de penser à des «bouquets» de services de mobilité: autour de la marche, une diversité d'accélérateurs à piétons: le vélo, le

lité «intelligente», aujourd'hui, c'est l'optimisation des infrastructures de transport existantes, la mutualisation (des espaces, des équipements) et l'assistance à la mobilité raisonnée (le bon mode de déplacement, selon l'horaire, le motif, la destination).

Cette prospective suppose des mutations tant des dispositifs institutionnels que des cultures professionnelles.

Elle implique aussi de s'attacher à accroître les compétences de mobilité de l'ensemble de nos concitoyens. L'«enclavement» est certes parfois spatial, ou phy-

sique, ou financier. Mais, plus souvent qu'on le pense, les difficultés de déplacement sont aussi d'ordre cognitif (4). La sophistication de l'offre de transport renforce cette exigence d'apprentissages partagés.

### Espaces-temps en mouvement

En raisonnant «toutes localisations égales par ailleurs», les systèmes de déplacement deviendront plus vertueux par la réduction des kilomètres effectués en voiture «solo». Cela implique que de nombreux trajets motorisés courts s'effectuent à pied ou en vélo, pour le meilleur profit de notre santé; que de nombreux trajets longs se transfèrent de la voiture individuelle vers des TC métropolitains ou le covoiturage.

Mais nos cartographies quotidiennes ne jouent pas qu'avec les outils techniques de transport. La mobilité est aussi affaire d'espaces (les lieux et les territoires que l'on fréquente) et de temps (le nombre de minutes que l'on consacre chaque jour à se déplacer, les moments et les fréquences de nos activités). Ces dernières décennies, les vitesses ont augmenté parce que nous avons troqué la marche et le deux-roues contre le bus, ou le TC contre la voiture;

et parce que les trajets automobiles se sont effectués plus vite, nouvelles voiries aidant. Ces gains de vitesse, pourtant, ne se sont pas transformés en gain de temps. La vitesse a fait gagner de l'espace (habiter plus loin, consommer plus loin, etc.); c'est la principale cause de l'extension des villes.

Pour faire muter ce modèle de mobilité, il faut donc également jouer sur les localisations, les proximités, les connexions numériques, en rappelant avec les géographes qu'il n'y a que trois manières d'interagir: la coprésence (être dans le même lieu); la télécommunication (à distance): la mobilité (le déplacement pour le «rendez-vous»). Aux documents de planification territoriale, aux schémas de services collectifs, aux plans de déplacement d'entreprise... de trouver un bon équilibre entre ces modes d'être ensemble.

Il reste une dernière variable, que l'action publique comme l'urbanisme appréhendent mal: les rythmes. Des politiques temporelles pourraient, en concertation avec les producteurs de temporalités (entreprises, administrations, établissements d'enseignement, commerces), à la fois écrêter les pointes de trafic, qui créent la congestion sur les voies et la saturation dans les TC, et rendre plus facile la vie quotidienne de chacun en adaptant mieux les «horaires» (travail, courses, services) aux agendas des usagers.

L'économie des transports considère que le temps est de l'argent... Ce n'est manifestement plus toujours le cas, lorsque le temps du voyage est bien occupé, grâce à un livre, un téléphone portable, une conversation, lorsqu'il fait fonction de sas (entre vies professionnelle et privée par exemple). Si le temps de transport n'est plus du temps perdu mais un moment valorisé, la donne change. Aller vite n'est alors plus l'objectif central des politiques de déplacements. La prédictibilité des temps d'attente et de trajet, la fluidité, le confort, l'agrément du déplacement deviennent des préoccupations cardinales.

## → LA MOBILITÉ PLURIELLE SE TROUVE D'ORES ET DÉJÀ FACILITÉE PAR L'EXPLOSION DES APPLICATIONS NUMÉRIQUES.

sien ou en libre-service, ordinaire ou à assistance électrique; les deux-roues motorisés; le TC, du taxi démocratisé au train express régional relooké; enfin la voiture, devenue publique et collective, publique car objet de régulation (réglementaire, économique, spatiale), collective car plus rarement possédé et plus souvent mutualisé.

Mettre le piéton au cœur de la réflexion est plus qu'un propos militant en faveur des modes «doux». Cette vision de la marche comme «cellule-souche» de la mobilité urbaine permet de concevoir à nouveaux frais les chaînes de déplacement, les connexions, l'intermodalité. Elle invite à penser les espaces publics, du trottoir à l'autoroute, dans leurs doubles fonctions de réseau et de territoire (3).

Cette mobilité plurielle, qui joue avec une panoplie accrue de moyens de déplacements, se trouve d'ores et déjà facilitée par l'explosion des applications numériques. C'est bien dans ces nouvelles combinatoires au sein des systèmes de déplacement que la créativité technique trouve sa meilleure valorisation, plus que dans l'avènement d'un parc automobile électrifié et automatisé ou la construction de matériels de transport inédits. La mobi-

## Des politiques de mobilité à la une

Un débat public serein et rigoureux, apte à dépasser les postures idéologiques comme les dogmes techniques, devrait pouvoir se saisir des réflexions ici esquissées. Le Grenelle des mobilités bordelais a tenté cette aventure (*encadré ci-contre*) et passe aujourd'hui à la phase décisive de sa mise en œuvre. D'autres agglomérations (Barcelone, hier, Lund aujourd'hui) ont su, à des moments spécifiques, considérer ces questions comme prioritaires pour la qualité de vie de leurs habitants ou usagers, et stratégiques pour leur développement.

Ce n'est pourtant pas le cas général. La mobilité, au cœur des fonctionnements des villes et des territoires, mobilisant des financements importants tant de la part des institutions publiques que des entreprises et des ménages, n'a droit qu'à quelques strapontins dans les assemblées qui régissent l'action publique. Dans ce même aveuglement cognitif, les formations des urbanistes laissent peu de place aux questions de mobilité, vues là encore comme affaires de spécialistes *es circulation & transport*. Les termes employés soulignent d'ailleurs bien le saut sémantique à opérer. D'où l'importance des concepts et des idées qui, avec les institutions, les intérêts et les instruments, fabriquent les politiques publiques. ●

(1) Voir Jean-Marc Offner, *Les Plans de déplacements urbains*, La Documentation française, 2006.

(2) Le *péage urbain* n'a pour autant jamais encore été installé en France, même si le stationnement payant peut être *de facto* considéré comme un outil de régulation économique du trafic, à l'instar d'un péage. En Europe, plusieurs agglomérations britanniques, scandinaves et italiennes ont des péages urbains.

(3) Voir, pour une revue documentée des réflexions et expériences sur « un nouvel équilibre urbain basé sur la "ville marchable", la mobilité multiple, l'hybridation des transports et le recours aux outils numériques », l'ouvrage dirigé par Ariella Masboungi, *Ville et voiture*, Parenthèses, 2015.

(4) Voir Jean-Pierre Orfeuillet et Fabrice Ripoli, *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*, Infolio 2015.



Alan Baxter/Getty

## ● Quand Bordeaux repense les mobilités

Des systèmes de mobilité mutualisés dans les nouveaux quartiers, une agence des temps, un plan coordonné de covoiturage... Ces projets figurent dans la Charte des mobilités de l'agglomération bordelaise (1), signée le 6 février 2015. Vingt-deux acteurs publics et privés se sont ainsi engagés à respecter vingt principes et à mettre en œuvre dix-sept mesures afin de changer de « modèle de mobilité », pour promouvoir une mobilité fluide, raisonnée et régulée.

Les grandes allées métropolitaines participent de cette ambition : inventer des voiries qui permettent la cohabitation de circulations lentes et rapides et favorisent la qualité urbaine, entre boulevards haussmanniens et *parkways* à l'américaine. La mesure « À l'école sans voiture » vise tout à la fois à apaiser le trafic aux abords des écoles, familiariser les enfants à un univers multimodal et rompre la chaîne des déplacements motorisés des parents. Le programme « Vélos à assistance électrique » permet d'élargir la clientèle de la bicyclette vers des publics plus diversifiés et de concevoir un usage du deux-roues à l'échelle métropolitaine.

Ces mesures vont peu à peu se concrétiser dans le quotidien des habitants et usagers de l'agglomération bordelaise. L'efficacité de leur mise en œuvre repose sur un triple pari : une mobilisation partenariale ; le deuil de la « solution miracle » (un grand contournement, des lignes de tramway...) ; l'appropriation de la démarche, tant par les institutions parraines que par les publics cibles, seule à même de surmonter le conservatisme des opinions. Deux opérations feront test, par leur visibilité et leurs effets d'entraînement : l'intérêt des communes pour la mesure « À l'école sans voiture », susceptible de déclencher des changements de comportements forts ; la capacité des salariés, des responsables d'entreprises et des collectivités publiques à dialoguer autour de l'organisation de la mobilité liée au travail (déplacements, horaires, télétravail), dans le cadre des contrats employeurs-salariés-collectivités, afin de réguler le trafic automobile sur la rocade. ● J.-M.O.

(1) [www.aurba.org/L-a-urba/a-ctualites/Pour-une-nouvelle-mobilite](http://www.aurba.org/L-a-urba/a-ctualites/Pour-une-nouvelle-mobilite)



iStock/Getty

## Le vélo, une solution d'avenir ?

### FRÉDÉRIC HÉRAN

Maître de conférences en économie à l'université Lille-I, chercheur au Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques, il a récemment publié *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements en Europe, de 1817 à 2050* (La Découverte, 2014).

Économie d'énergie, économie financière, bienfait pour la santé... Les partisans du vélo le parent de toutes les vertus pour en faire une alternative crédible à la voiture.



Les automobilistes trouvent que les cyclistes compliquent une circulation urbaine déjà assez difficile. Et les conducteurs de bus doivent redoubler de prudence en dépassant les vélos qui circulent dans leurs couloirs.

### Le vélo par étapes

Comment la petite reine est-elle parvenue à retrouver quelques couleurs et ce renouveau peut-il s'étendre? Disons-le tout de suite, contrairement à une opinion tenace, ce ne sont ni les aménagements cyclables, ni les vélos en libre-service qui ont permis ce renouveau. L'histoire longue des fluctuations dans l'usage du vélo utilitaire en Europe nous enseigne que le facteur clé a toujours été la concurrence des véhicules motorisés, leur nombre et leur vitesse. Retour sur quelques épisodes.

Dans les années 1930, la France connaît un niveau d'usage du vélo tout à fait semblable à celui de pays comme l'Allemagne, la Belgique ou la Suisse (alors que nous avons aujourd'hui quatre fois moins de cyclistes qu'en Allemagne...): 9 millions de bicyclettes pour 40 millions d'habitants avant-guerre, soit un vélo par famille en moyenne. Des hordes d'ouvriers se rendent dans les usines à bicyclette.

Chaque commerçant a son triporteur. La voiture est considérée par la population comme un bien de luxe réservé aux riches.

Après-guerre, avec l'essor de la motorisation, tous les pays riches d'Europe occidentale sans exception vivent un effondrement de l'usage du vélo entre 1950 et 1975. Selon les rares données disponibles, la pratique est divisée par trois aux Pays-Bas et notamment à Amsterdam, par six au Royaume-Uni et sans doute en France, par huit aux entrées de Copenhague, par dix à Berlin... La baisse est moins forte aux Pays-Bas

car plus tardive, ce pays n'ayant pas développé d'industrie automobile avant la fin des années 1950.

### Contre l'invasion des villes par la voiture

En France, ce n'est pourtant pas la voiture qui a d'abord concurrencé le vélo mais le deux-roues motorisé. En inventant le Solex puis la mobylette et enfin le Peugeot BB, les constructeurs français conquièrent les marchés jusqu'à devenir le *leader* mondial de 1954 à 1960. Face à ce *lobby*, l'État encadre mollement l'usage des cyclomoteurs au prix d'un effondrement rapide de l'usage du vélo et de... quelques milliers de morts adolescents roulant sans casque, à 70 km/h, sur des engins instables à moteur débridé.

Avec la crise de l'énergie de 1974, le vélo se rappelle au bon souvenir des politiques qui tentent plus ou moins de relancer son usage. Mais ce sont d'abord les luttes des populations européennes contre l'invasion des villes par l'automobile qui vont être décisives. Les pays les plus anciennement urbanisés prennent la tête de la contestation, à savoir les Pays-Bas urbanisés à plus de 50% dès 1650 et l'Italie du Nord avec son tissu de villes

Après des décennies de baisse rapide puis de stagnation, la pratique de la bicyclette connaît en France, depuis dix à vingt ans selon les villes, une remontée spectaculaire dans les centres, comme à Paris, Lyon, Strasbourg, Bordeaux, Grenoble, Nantes, Rennes... La situation est cependant beaucoup moins rose en périphérie ou dans nombre de petites villes où la pratique décline encore le plus souvent, comme l'attestent les enquêtes «Ménages déplacements» qui mesurent l'évolution de la mobilité dans les agglomérations françaises environ tous les huit à dix ans.

Ce retour de la bicyclette est une bonne nouvelle pour ceux qui souhaitent une ville plus apaisée, moins bruyante et moins polluée. Mais elle est aussi perçue par d'autres comme une perspective peu réjouissante. Les piétons craignent ce mode de déplacement silencieux qui les surprend.



LE VÉLO PERMET DE REPRENDRE  
UNE ACTIVITÉ PHYSIQUE  
BONNE POUR LA SANTÉ.

magnifiques issues de la Renaissance.

Aux Pays-Bas, les citoyens se révoltent contre les voitures qui roulent trop vite, écrasent les enfants et accaparent les espaces publics. Sous leur pression, les autorités acceptent de ralentir les voitures et d'interdire leur transit à travers les quartiers en généralisant les «zones 30», les «cours urbaines» et les aires piétonnes. En Italie, Ferrare décide dès 1969 d'interdire le centre historique aux voitures pour sauver son urbanité. Elle est bientôt sui- . . . .

... vie par des dizaines d'autres villes, et l'Allemagne, le Danemark, les pays scandinaves... dans la foulée. À chaque fois, le but n'est pas d'abord de relancer la pratique de la bicyclette mais, de fait, c'est toujours elle qui profite le plus des villes calmées. La part du vélo dans les déplacements à Berlin, devenue peu à peu une «ville 30», passe ainsi de 2 à 15% en 40 ans.

## Quand la voiture recule, les cyclistes sont de retour

Dans les années 1980, d'autres pays vont échouer à modérer la circulation.

–ou roule moins vite!–, les cyclistes sont de retour. Partout en Europe et en Amérique, les vélos publics vont donner un coup de pouce bienvenu à ce renouveau et le rendre plus visible.

Le retour de la bicyclette en France s'inscrit donc dans une histoire européenne et même mondiale de la modération de la circulation qui a déjà plus de 40 ans. Ce n'est en rien une mode passagère. Comme partout ailleurs, les villes françaises continuent de calmer le trafic en multipliant les zones apaisées, y compris progressivement en périphérie, en complétant ce réseau

et de location, réapprendre aux divers publics à faire du vélo, adapter le code de la route aux cyclistes...

## La ville cyclable n'est pas une utopie

Le potentiel est immense. Si l'on en croit les exemples étrangers les plus avancés et les quelques simulations existantes, il est tout à fait raisonnable de penser que la part de l'ensemble des déplacements urbains réalisables à vélo pourrait très bien se situer, en France, dans la plupart des villes, et en deux, trois ou quatre décennies, au moins à 20%, voire plus. Copenhague, qui a déjà aujourd'hui 35% de «part modale vélo» compte parvenir à 50%!

La ville cyclable n'est donc pas une utopie. Elle est déjà une réalité. Reste à s'interroger sur ce qu'elle pourrait nous apporter. Le principal argument n'est pas aujourd'hui écologique, car les déplacements à vélo ne remplacent pas d'abord des déplacements automobiles mais en grande majorité des déplacements à pied et en transports publics, de quoi tout de même rendre les piétons plus véloce, désaturer les transports publics dans les centres-ville et les renforcer en périphérie. C'est moins d'autos qui est écolo. À terme, l'urbanisme se réorganiserait autour du réseau de superpistes cyclables et de transports publics, apportant une alternative crédible à la (seconde) voiture, et les modes de vie s'adaptent.

L'enjeu décisif concerne plutôt la santé. Comme toute activité physique régulière, le vélo est un formidable médicament qui prévient et contribue à guérir de nombreuses maladies chroniques, comme le démontrent les travaux des épidémiologistes. Avec la fin de la croissance, l'enjeu économique devrait bientôt s'imposer, non seulement pour les ménages qui réduiront leurs frais de transport, mais surtout pour les collectivités dont les finances sont exsangues : les aménagements cyclables sont en effet beaucoup moins coûteux que les aménagements routiers ou ferroviaires. ●



DannyGys/Reporters/Rea

**Bruxelles, juin 2015. Manifestation à vélo pour interpeller sur notre dépendance au pétrole.**

C'est le cas de la France alors préoccupée à la fois par la relance de ses transports publics longtemps délaissés, par la dangerosité des déplacements en «deux-roues légers», mélangeant à tort cyclistes et cyclomotoristes, et par la décentralisation. C'est aussi le cas du Royaume-Uni ou de l'Espagne cherchant d'abord à combler leur retard d'équipement routier et de motorisation.

En France, au cours des années 1990-2000, le retour du tramway et la reconquête des centres-ville vont cependant contribuer à relancer l'usage de la bicyclette bien avant l'arrivée des vélos en libre-service. Quand la voiture recule

tranquille par des aménagements cyclables sur les grands axes. En conséquence, il ne fait donc aucun doute que la bicyclette continuera à étendre son domaine au gré de ces extensions et de l'arrivée de nouvelles générations moins attachées à la voiture.

Reste toutefois aux différents acteurs à recréer un «système vélo» performant, comme il existe déjà aujourd'hui un système automobile très complet. Ce qui signifie en même temps favoriser l'usage de vélos plus fiables et plus adaptés (avec notamment des vélos à assistance électrique), aménager un réseau de superpistes cyclables, multiplier les services de réparation

# RENCONTRE AVEC Véronique Michaud



## Pédaler pour mieux rouler

De plus en plus de voix s'élèvent pour plaider en faveur du vélo en ville : et si cet engin, inventé au 19<sup>e</sup> siècle, était le véhicule de notre avenir ?

**Le vélo libre-service (VLS) est coûteux, près de 4 000 euros par an et par Vélib' à Paris. Dans un moment de crise financière, est-il nécessaire de dépenser autant ?**

Ces investissements étaient vraiment importants lorsqu'ils ont été lancés, en 2005 à Lyon. On a vu une accélération de l'utilisation du vélo qui a rejilli sur les autres villes. Il y a eu un avant et un après. Maintenant, effectivement, ces systèmes ont un coût, mais tout comme les réseaux de transport public. Et puis, si on rapporte le coût au nombre de kilomètres parcourus, ce n'est pas un gouffre. Néanmoins, aujourd'hui, il existe d'autres solutions et celle du VLS ne s'impose pas partout. Certaines collectivités lui préfèrent la location longue durée ou agissent en priorité sur la modération de la vitesse et de la place des voitures. Pour celles qui ont déjà des systèmes de VLS, elles vont les optimiser grâce au recul acquis, les contrats arrivant à échéance actuellement. Selon moi, ce contexte économique contraint est presque une chance car le vélo a sa carte à jouer. C'est une opportunité forte mais il faut offrir un vrai service et privilégier l'accès au plus grand nombre

### VÉRONIQUE MICHAUD

Secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables, rédactrice en chef du magazine *Ville & Vélo*, elle a récemment publié *À vélo, vite !* (Fyp, 2014).

en travaillant sur la sécurité, l'éducation dès l'école, etc.

Dans les petites villes, qui n'ont plus l'espoir de développer l'offre de transport collectif dans les années qui viennent à la suite de la baisse des dotations d'État, le vélo devient une alternative crédible à la voiture individuelle. Le coût de l'opération n'est pas exorbitant puisqu'il suffit d'optimiser les infrastructures déjà en place, en baissant la vitesse des motorisés, en concevant des stationnements près des pôles (équipements administratifs, sportifs et culturels, commerce, etc.), en réalisant un jalonnement adapté aux cyclistes. Les coups de pouce sont aussi des incitations efficaces qui vont des remises accordées aux cyclistes chez les commerçants, aux aides à l'équipement comme à Alès qui participe à hauteur de 50 euros pour l'achat d'un vélo dans un magasin de la ville.

### Le vélo est-il adapté à l'urbain et non au rural ?

L'espace à conquérir, c'est le périurbain car les distances sont accessibles et de nombreux ménages vivent en situation de précarité énergétique. Il faut lancer un plan Marshall pour améliorer l'accès du périurbain à vélo. La cohabitation y pose des risques en termes de sécurité, bien plus qu'en centre-ville. Il y a du travail à faire afin d'aménager des espaces spécifiques dédiés, tels que

des passerelles à la fois piétonnes et cyclables qui permettraient également d'éviter les effets de coupures. Deux villes en France se sont lancées dans la réalisation d'autoroutes cyclables : Strasbourg et Grenoble.

### Est-il plus qu'un mode de transport ?

Je pense qu'il ouvre de nouvelles perspectives pour son utilisateur et participe à la transition écologique, en permettant d'appréhender différemment le local. Le cycliste peut ramener beaucoup de choses sur un vélo, favorisant ainsi les circuits courts. Qui plus est, avec nos vies sédentaires, il est parfois artificiel de remettre nos corps en mouvement. Le vélo permet de reprendre une activité physique bonne pour la santé. C'est aussi l'occasion de retrouver une proximité avec la ville, en restant en connexion avec le territoire. La vitesse du vélo permet d'attraper beaucoup de réalités, d'informations sur l'espace. Il n'est plus seulement un mode utilitaire mais aussi un mode de vie. L'émergence des vélos-cargos, utilisés pour le transport de charges ou pour amener les enfants à l'école, le montre. À Berlin, on a estimé que 60% des livraisons pourraient être faites par vélos-cargos. Il y a là un véritable potentiel de report de la logistique vers une solution qui offre une autre qualité de vie à tout point de vue. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR CHLOÉ RÉBILLARD

# DIVERSITÉ

## Une nouvelle étape pour la démocratie ?

Les conseils de quartier qui invitent les habitants à participer aux décisions communales connaissent un bilan mitigé. S'ils peuvent être des tribunes publiques, ils sont parfois verrouillés pour n'être que le reflet de la volonté municipale.

« **C**oconstruisons Paris. Pour bâtir une ville juste, progressiste et durable, l'intelligence collective est notre plus grande force. » C'est ainsi qu'Anne Hidalgo, maire de Paris, inaugure une nouvelle plateforme numérique de projets participatifs (1). La participation directe de la population aux décisions publiques est aujourd'hui supposée permettre une meilleure gestion urbaine, mais aussi et plus largement, un renouveau démocratique. Elle serait l'alternative ou le complément nécessaire d'une démocratie représentative largement critiquée. Car celle-ci, en premier lieu, ne refléterait guère la diversité de la société en termes de genre, d'origine, d'âge, de classe sociale, de formation; ensuite, la parole des élus serait délégitimée par les «promesses non tenues» et les «affaires» qui émaillent la vie politique. Incapable d'assurer une cohésion sociale dans le contexte d'une crise économique majeure, la «classe» politique devrait partager son pouvoir de décision. D'où l'idée d'une nouvelle expérience, une démocratie participative déclinée sous différentes formes, de simples consul-

tations ponctuelles à l'octroi de budgets participatifs, et à différentes échelles, de la Commission nationale du débat public (CNDP) aux conseils dans les intercommunalités et les communes (2). Mais cette nouvelle forme de démocratie peut-elle pallier tant d'inconvénients et ainsi constituer le socle d'un développement plus durable ?

La loi dite «de démocratie de proximité» en février 2002, à la suite de quelques expériences pionnières, a imposé dans les communes de plus de 80000 habitants la création de conseils de quartier. L'objectif était de créer des territoires de participation permanente des habitants à l'action publique, donc une nouvelle forme de gestion, conforme, au moins dans l'esprit, au principe du développement durable. De nombreuses métropoles dans le monde ont décliné ce dispositif: avec d'autres, prenons au sérieux cet idéal (3) et examinons sa mise en pratique à Paris. Les conseils de quartier permettent-ils de pallier véritablement les défauts de la démocratie représentative? Suscitent-ils un renouveau démocratique? Peuvent-ils être une réponse à la gentrification et aux phénomènes de relégation ?

mais selon des modèles divers car la loi de février 2002 ne dit rien de la constitution et de la vie des conseils de quartiers. Aux seuls pouvoirs municipaux de décider localement. À Paris, la mise en place des conseils de quartier, d'initiative socialiste (et plus globalement de «gauche plurielle»), est inégalement appliquée. Les municipalités d'arrondissement à majorité de droite ont été assez largement réfractaires à cette politique, en dépit de l'obligation légale. Les quartiers de l'Ouest parisien ont donc assez logiquement une participation très faible. Ce facteur politique prime assez largement sur tout autre. Néanmoins, on constate une inégale participation au sein d'arrondissements pourtant volontaires: la composition socio-démographique semble alors peser fortement.

Les quartiers où la participation est la plus dynamique (4) concentrent des profils spécifiques: des classes moyennes de jeunes adultes assez peu diplômés, avec enfants, employés et salariés moyens; de jeunes cadres «gentrificateurs», très diplômés, exerçant souvent une profession intellectuelle, mais aussi des ouvriers à la retraite. La mixité sociale semble donc accroître la participation, alors que des quartiers homogènes de population aisée participent assez peu, de même que la plupart des quartiers très populaires.

### ANNE-LISE HUMAIN-LAMOURE

Maître de conférences en géographie et aménagement à l'université Paris-Est-Créteil, elle a publié *Faire une démocratie de quartier ?*, Le Bord de l'eau, 2010.

### Accès à la participation et risque de disparités

Les conseils ou les comités de quartiers se sont multipliés ces dernières années sur l'ensemble du territoire

Mais certains comme Belleville, Les Amandiers dans le 20<sup>e</sup> arrondissement, participent beaucoup, la municipalité, parmi les plus volontaires, ayant fait le choix de créer des quartiers très homogènes pour favoriser l'accès à la parole des classes défavorisées. Ce choix est donc intéressant, cependant, le plus souvent, cette participation se fait *via* des associations où l'on retrouve beaucoup de cadres et de retraités et non directement les habitants. Par ailleurs, assumer cet entre-soi – quel qu'il soit – représente une rupture avec les notions d'équité et de mixité territoriales. Il y a là un risque de repli et de mise en concurrence: réduire la circulation dans un quartier, par exemple, accroît sa tranquillité et donc sa valeur foncière, aux dépens des quartiers limitrophes, au risque d'accentuer la gentrification de ces quartiers. Plus encore, en créant des territoires de participation spécifiques à une population, les pouvoirs publics pourraient vouloir « profiler » les services mis à disposition, et aussi créer une ségrégation territoriale et politique, entre quartiers, voire entre communes, au sein de la métropole.

### Une scène politique d'un genre nouveau

La démocratie participative permet-elle en son sein une meilleure représentation de l'ensemble de la société? Trois enquêtes (5) en Île-de-France permettent de poser quelques jalons. Les habitants qui composent les conseils de quartier n'exercent pas et n'ont jamais exercé en général de mandat électif. Ils ne sont affiliés à aucune organisation à caractère politique. Les conseils de quartier sont donc en partie (*encadré p. 30*) une scène politique d'un genre nouveau. Mais la plus grande part de la population ne connaît pas ces conseils et *a fortiori* ne s'y investit pas. De plus, à Paris, les conseillers ont pour les deux tiers plus de 50 ans (42% plus de 60 ans); majoritairement retraités (38%) ou cadres (33%), ils sont le plus souvent proprié-

taires. Les hommes sont surreprésentés. Les grands absents sont les habitants de logements sociaux, les plus jeunes, les actifs de 30 à 49 ans. Des étrangers « extracommunautaires » ne participent que très rarement: les modes de désignation des conseillers, par tirage au sort sur les listes électorales municipales le plus souvent ne le permettent pas le plus souvent. Statut juridique, capital socioculturel, âge et temps disponible sont donc très discriminants.

Certains arrondissements tentent de faire une plus grande promotion de leurs conseils pour attirer plus largement, mais sans véritable succès. D'autres tentent de mettre en place des conseils par catégorie de population en complément de ceux de quartier: conseils de jeunes, d'ânés ou d'étrangers non communautaires comme dans le 20<sup>e</sup> arrondissement. Mais cela segmente la participation et les liens entre ces différents conseils peinent à exister. Et ce d'autant plus que ces conseils peuvent parfois concurrencer l'action d'associations implantées de longue date.

### Des acteurs en concurrence

« Simples habitants » et « associatifs » se trouvent parfois en concurrence sur cette nouvelle scène politique. Les premiers voient les conseils de quartier comme un lieu d'apprentissage de l'action publique: ils disent en découvrir, avec beaucoup d'intérêt et d'enthousiasme, la complexité. Les seconds ont un jugement plus distancié et sont particulièrement critiques à l'égard des habitants, jugés peu enga-

gés, trop concentrés sur « leur petit bout de trottoir », peu compétents et donc facilement manipulables par les municipalités. Cette perception est en grande partie démentie par les faits: si un quart des conseillers s'est investi moins d'un an, 60% restent de deux à quatre ans et 15% restent plus de six ans. Les conseillers « habitants » sont dans l'ensemble motivés par la possibilité d'influencer les décisions locales au nom d'une « parole habitante » dont ils se sentent dépositaires et responsables. Une nouvelle catégorie d'acteurs politiques semble donc naître dans et par les conseils de quartier. Mais il est vrai que . . . .



Philip Lee Hanesy/Culture/Getty

Une terrasse de bistrot à Belleville, quartier en voie de gentrification.

## ● Devenir «conseiller de quartier» à Paris

La loi de démocratie de proximité laisse aux municipalités toute latitude dans la constitution de leurs conseils de quartier. Ceux-ci sont en général organisés en «collèges» de conseillers. Les plus courants sont les collèges «habitants», «associations», «personnes qualifiées» (la définition peut en être très extensive), mais aussi... «élus». Les modes de désignation des conseillers varient beaucoup selon les collèges et selon la volonté de l'arrondissement de construire une démocratie participative. Les plus réticents privilégient les collèges «associations», «personnes qualifiées» et «élus» où les conseillers sont nommés à des qualités directement par le maire, parfois à partir d'une liste de volontaires. Les municipalités les plus engagées privilégient les collèges «associations» et «habitants», ces derniers étant le plus souvent tirés au sort, soit sur une liste de volontaires, soit sur la liste électorale municipale (qui inclut les étrangers issus de l'Union européenne, mais exclut de fait les étrangers «extracommunautaires»). ● A.-L. H.-L.

•••• les débats, lors des réunions ouvertes au public, peuvent assez vite, sans ordre du jour ni modérateur, tourner à une litanie de réclamations que les élus encourageraient à des fins démagogiques. Cette profusion de paroles serait porteuse d'une délégitimation durable du débat public. Certains adoptent donc avec circonspection une démocratie participative organisée par les municipalités.

Trois registres principaux de critiques apparaissent à l'égard de l'«offre» participative institutionnalisée: celui d'une mise en scène trop formelle, mais où la prise de parole n'est pas régulée; celui d'un accès aux conseils étroitement contrôlé, voire verrouillé par les municipalités; celui enfin de débats biaisés sur des projets déjà «ficelés» par les services techniques. Cette démocratie de proximité, cantonnée au cadre territorial étroit du quartier, simple «consultation» en fait de «participation», serait une stratégie de réduction de la pression de l'opinion publique et, par là, un nouvel outil de domination. Mais les faits invitent à nuancer ces critiques: si certains arrondissements ont effectivement de telles pratiques, d'autres ont donné à leurs conseils la pleine liberté d'organisation et des moyens –parfois conséquents– pour organiser et diffuser leurs débats, pour proposer, discuter, amender véritablement des projets. Les conseils de quartier deviennent alors une vraie tribune publique qui peut être investie facilement (sans déposer de statuts en préfecture, sans être affilié à tel ou tel, sans payer, sans savoir forcément «bien parler»). Par ailleurs, si l'action publique est pour beaucoup très opaque, ces conseils en sont un lieu d'apprentissage gratuit et en réduit l'aspect «technocratique». Des formations (à l'action publique et à la prise de parole) au sein des municipalités sont d'ailleurs parfois proposées.

## L'opportunité d'un nouveau démocratique

Mais un écueil important en est la conséquence: une sorte de technicisation de la parole habitante, largement influencée (et voulue) par les services techniques confrontés à ces habitants dont ils se méfiaient au départ, mais que désormais ils rallient à leur cause sur le terrain technique, parfois contre les élus. Cela renforce le poids des habitants les plus éduqués (qui suivent plus facilement cette technicisation) et donc souvent les plus aisés. Ce processus a également pour conséquences d'éloi-

gner les conseillers de quartier du reste de la population et de déplacer fortement les enjeux de la participation sur le seul terrain de l'aménagement (et le plus souvent du microaménagement), au risque de voir les débats cantonnés à des délibérations techniques d'aménagements ponctuels entre une élite d'habitants ou d'associatifs, aux dépens d'une vision plus générale et plus politique.

Les conseils de quartier, forme parmi d'autres de participation, sont le plus souvent une réelle tribune politique et une école de l'action publique, donc l'opportunité réelle d'un renouveau démocratique. Mais l'attitude et le rôle des acteurs –conseillers, habitants ou associatifs, techniciens et élus– dans ces dispositifs sont fondamentaux, puisqu'aucune règle commune ne s'est pour l'instant imposée. La «durabilité» du dispositif autant que des actions d'aménagement qu'il produit peut être mise en cause. La participation reste très largement dépendante du bon vouloir des élus et/ou de logiques institutionnelles, sans véritable engouement de masse. De plus, dans une métropole comme Paris, les conseils de quartier semblent contribuer à la gentrification car ils sont plus facilement et plus couramment investis par des classes sociales aisées et formées qui ainsi façonnent peu à peu la ville à leurs envies. ●

(1) «Madame la maire, j'ai une idée», <https://idee.paris.fr/co-construisons-paris>

(2) Le site de l'Adels (Association pour la démocratie et l'éducation locale et sociale) recense ces différents dispositifs: [www.adels.org/ressources/observatoire.htm#d](http://www.adels.org/ressources/observatoire.htm#d)

(3) Loïc Blondiaux, «Prendre au sérieux l'idéal délibératif», *Revue suisse de science politique*, vol. X, n° 4, 2004.

(4) Selon les résultats de la consultation organisée par la Mairie autour du plan local d'urbanisme en 2005 et dans les rapports établis par l'Observatoire de la démocratie locale à Paris.

(5) Un questionnaire auprès de 800 conseillers de quartier à Paris, en 2007, réalisé par le groupe Reflex, constitué de chercheurs et d'experts spécialisés dans le conseil en politiques publiques; une trentaine d'entretiens réalisés avec des conseillers de quartiers parisiens et un questionnaire auprès de 1 100 Franciliens.

Voir Anne-Lise Humain-Lamour, *Faire une démocratie de quartiers ?*, Le Bord de l'eau, 2010.

# RENCONTRE AVEC Patrick Norynberg



## Les habitants au cœur de la démocratie

### Concrètement, comment un dispositif de démocratie participative se met-il en place au sein d'une ville ?

Dans une ville, tous les responsables, qu'ils travaillent sur la santé, l'éducation, etc., doivent se poser la question : comment j'associe les habitants ? Cela paraît évident, mais en vérité c'est une révolution dans la manière de penser. À Stains, comme nous l'avions conçu il y a quelques années au Blanc-Mesnil, nous sommes en cours de création de conseils de ville et de voisinage, qui ne sont pas des conseils de quartier tels qu'ils ont été mis en place après la loi de 2002. Nous ne voulons pas enfermer les habitants dans leurs quartiers, il s'agit de s'ouvrir sur la ville et sur le monde. L'objectif de ces conseils est de sortir de la relation de « consommation » que l'on a vis-à-vis des élus et qui est reproduite dans la majorité des conseils de quartier. Dans ces instances, le temps de la réunion n'est parfois pas le plus important, le travail de préparation, de compte rendu et d'action se révèle tout aussi enrichissant. Pour faire venir les habitants, il faut revenir à des méthodes simples, s'appuyer sur les réseaux des quartiers : si chacun invite un ami, on sera chaque fois plus

#### PATRICK NORYNBERG

Diplômé des Hautes Études en pratiques sociales, Patrick Norynberg est directeur général des services à Stains. Essayiste sur la ville et la démocratie, il est aussi enseignant-formateur à l'université Paris-V, l'ENS, l'Inset. Il a publié *Une nouvelle ambition pour la démocratie participative. Un éventail de pratiques citoyennes*, Yves Michel, 2014.

La loi de 2002 oblige les villes de plus de 80 000 habitants à mettre en place des conseils de quartier, mais d'autres expériences de démocratie participative fleurissent.

nombreux ; on doit aussi s'adapter aux besoins des habitants comme mettre en place un espace « garderie » pour que les mères seules puissent venir. La proximité permet de reconquérir les personnes les plus éloignées de la chose publique et c'est vers elles qu'il faut aller. Il y a un travail énorme qui reste à faire pour redonner l'envie aux habitants de s'impliquer car sans la motivation, rien n'est possible.

### La démocratie participative est-elle un complément ou une alternative à la démocratie représentative ?

Elle est plus une alternative qu'un complément mais provisoirement il faut s'en emparer comme étant un moyen de faire renouer le plus grand nombre avec la chose publique. Depuis trente-cinq ans on constate que de moins en moins d'habitants se mobilisent lors des sollicitations des institutions : élections, réunions publiques, etc. Dans les quartiers populaires, le taux d'abstention bat tous les records, jusqu'à 80 %, si l'on ajoute à cela ceux qui n'ont pas l'âge de voter et ceux qui n'ont pas la nationalité française, l'élection n'est pas l'aboutissement de la démocratie. La raison fondamentale qui explique ce manque de mobilisation, c'est que les populations ne croient plus en l'utilité de ce type de démarche. Il y a donc une vraie

révolution démocratique à opérer, notre démocratie est malade, elle a besoin que nous la refondions.

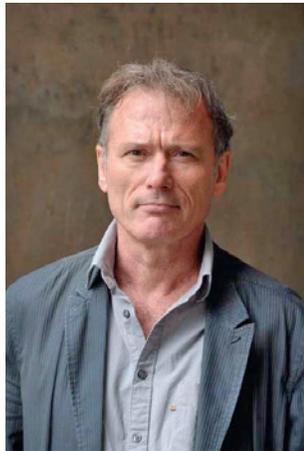
### En quoi insuffler de la démocratie participative participe-t-il à la durabilité de la ville ?

Le développement durable et la démocratie participative sont très liés, la notion même de développement durable contient l'idée de faire avec et non pas pour les habitants. Aujourd'hui, nous devons changer nos comportements, notamment en matière d'écologie, mais si les habitants ne sont pas partie prenante de ces changements, ça ne marche pas. On essaye de les culpabiliser, alors qu'il faudrait aller vers plus de pédagogie afin d'expliquer les enjeux. C'est d'autant plus important dans les quartiers populaires que les plus pauvres sont aussi ceux qui vivent dans les endroits les moins qualifiés, les plus sujets à la pollution. Ce serait un contresens que d'imaginer le développement durable sans mettre les habitants au cœur de la démarche. À Stains, la régie de quartier a permis d'installer un atelier de réparation de vélos : recyclage de matériel, création d'emploi, c'est du développement durable tout autant que de la démocratie participative. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR CHLOÉ RÉBILLARD

# DIVERSITÉ

RENCONTRE AVEC Michel Agier



DR

## Aux marges des villes, un monde de camps

Aux marges des mégapoles du monde entier, des zones d'habitation informelles et précaires se développent. L'anthropologue Michel Agier en a étudié les spécificités.

Dans les *no man's land* de la bordure ou de l'intérieur des villes du monde entier, les habitations de fortune se multiplient, donnant le jour à de curieuses formes de villes... Des quartiers d'étrangers d'Afrique aux gigantesques bidonvilles d'Amérique du Sud en passant par les squats du Moyen-Orient, Michel Agier a arpenté ces zones à la marge (camps, ghettos, zones de transit, centres d'accueil), où vivent des réfugiés, déplacés, sinistrés, migrants clandestins, demandeurs d'asile... Il s'est livré à une vaste enquête comparative sur les formes que peuvent prendre ces nouveaux genres d'agglomérations précaires. Une vision panoramique d'un phénomène global récent.

**À quoi ressemblent ces villes précaires que vous avez observées de par le monde ? Peut-on en faire une typologie ?**

Je n'ai pas vraiment élaboré une typologie, mais j'ai été amené à faire la théorie des villes et de leurs marges à partir de mes pratiques de recherche. Mon interrogation de fond, depuis le départ, était de savoir ce qui fait une ville. Travaillant sur les périphéries, j'ai été confronté à des formes d'habitation urbaine marginales. Mon premier terrain ethnographique, dans les années 1980, était un quartier

### MICHEL AGIER

Anthropologue, directeur d'études à l'IRD et à l'EHESS. Il a publié récemment *Anthropologie de la ville*, Puf, 2015, et dirigé *Un monde de camps*, La Découverte, 2014.

réservé aux étrangers, situé à la limite de Lomé (Togo). Ce type de lieu, appelé *zongo* (c'est-à-dire «gîte d'étape» en langue haoussa), abrite des campements de migrants et de commerçants nomades que l'on retrouve dans de nombreuses grandes villes d'Afrique de l'Ouest. Ces campements n'étaient pas connotés négativement : ils faisaient partie du fonctionnement normal de la ville.

Je suis passé ensuite à l'étude des quartiers noirs du Brésil et de la Colombie, constitués d'«étrangers nationaux» venant de régions reculées de l'intérieur du pays, comme les «invasions» de Bahia ou les *favelas* de Rio. Il s'agissait de lieux situés à la marge : soit en périphérie des villes, soit à l'intérieur, mais alors dans les interstices, là où l'urbanisation avait laissé un vide (vallées ou pentes pour les *favelas* de Salvador, collines pour celles de Rio). En Colombie, j'ai enquêté sur le «*megaslum*» (mégabidonville) situé entre Agua Blanca et Cali. C'est une ville démesurée, pauvre et informelle, de 500 000 habitants, composée de petits quartiers où les voiries sont quasi inexistantes. Je me suis ensuite intéressé aux camps de réfugiés, où transitent les déplacés humanitaires, les clandestins et autres indésirables : un type d'habitat qui se banalise dans le monde entier, à cause des guerres et des catastrophes climatiques. Ma dernière enquête s'est faite dans de grands squats, comme cet

immeuble de onze étages, dans le quartier de Sabra à Beyrouth, dans lequel vivent des gens de plusieurs pays (Palestiniens, Syriens, Irakiens, Soudanais, Égyptiens...). La vie s'y organise à partir d'économies parallèles, de réseaux de solidarité et d'entraide, éventuellement de trafic d'armes.

**Vous distinguez plusieurs types de camps : les camps de déplacés, de réfugiés et de travailleurs. En ce qui concerne les camps de réfugiés, vous montrez que les vies précaires dans ces lieux, bon gré, mal gré, deviennent souvent durables...**

Prenez le cas du camp de Chatila (Liban), qui était au départ un camp de réfugiés palestiniens au lendemain de la création de l'État d'Israël (1948). Au départ, il abrita une douzaine de petites tentes conçues chacune pour deux familles. Pour résister à l'hiver, les tentes furent renforcées à l'aide de matériaux divers (planches, cailloux...) et dans les années 1960, les tentes sont remplacées par des logements en dur, avec des façades de parpaings et un toit en tôle ondulée (habitations dénommées «*zincos*»). La population a grandi malgré trois massacres (perpétrés par des miliciens libanais, ou résultant de conflits entre l'OLP et le Liban, ou de tensions interpalestiniennes). Puis, dans les années 1990, Chatila est devenu un «camp-ville» : elle s'est agrandie verticalement (immeubles), la densité de population y est désormais très forte et la précarité des infrastructures est toujours aussi importante.

**Le cas des camps de déplacés semble différent : si certains restent des lieux de marginalité, d'autres semblent évoluer vers le village ou la ville...**

En effet. Je vous citerai l'exemple de la République d'Haïti où, non loin de Port-au-Prince, au pied d'une colline qui servait jadis de décharge sauvage et de lieu d'exécution pour les «tontons macoutes» (les mercenaires des dictateurs Duvalier), deux camps très différents ont vu le jour. C'était au lendemain du grand séisme de 2010, qui provoqua le déplacement de 2 millions de personnes. D'un côté, nous avons Corail, un lieu pensé par le gouvernement comme une potentielle ville nouvelle en devenir, un village conçu de façon rationnelle, avec quelques équipements collectifs, quelques écoles, et des tentes alignées, qui furent vite transformées ensuite en «*T-shelters*» (de petits abris en bois). Dans cet espace normé, de nombreuses tensions sont apparues, avec les ONG et les politiques de la région, et Corail n'est pas devenu la ville espérée.

Juste à côté de Corail, Canaan se développa sur un tout autre modèle : amalgame de différents groupes

aux objectifs variés, du déplacé pauvre aux classes moyennes, c'est une ville hybride composée de tentes mais aussi de maisons en ciment, parfois d'immenses villas. Contrairement à Corail, ce camp sauvage semble plus fonctionnel, notamment par l'existence de réseaux d'entraide entre voisins. Le quartier serait même en passe de devenir un véritable quartier de Port-au-Prince. On voit avec ces deux exemples que le devenir d'un camp de déplacés n'est pas fixé d'avance, malgré les décisions prises par les gouvernements.

**Les camps de travailleurs ou de rétention se situent, écrivez-vous, entre la prison, le bidonville et le ghetto. Pouvez-vous nous dire pourquoi ?**

La mondialisation pousse de nombreuses personnes à partir travailler loin de chez elles, celles-ci s'inscrivent alors dans des parcours migratoires qui les amènent dans des camps de travail ou de rétention. Prenez le cas des pays du Golfe, comme le Qatar : là, quelque 900 000 ouvriers logent loin des centres-ville, dans les zones industrielles, dans des baraquements en dur avec dortoirs collectifs. La plupart sont des travailleurs célibataires asiatiques (Népalais, notamment), qui restent en moyenne quatre ans. Ils acceptent d'être relégués socialement et géographiquement à l'écart de la société qatarie, pour pouvoir s'acheter une maison ou éduquer les enfants quand ils retourneront au pays. Les conditions de vie dans le camp de travail sont très chiches, ils subissent l'ennui et la promiscuité.

En comparaison, les camps de migrants éparpillés dans toute l'Europe, comme celui de Calais, sont aussi placés dans des zones industrielles ou à la marge des villes, mais ils ont un caractère plus éphémère et précaire. Toutefois, la distinction entre camp de travail et de rétention n'est pas toujours très nette, car certains camps de rétention sont aussi des camps de travailleurs. Ainsi, le centre d'accueil pour migrants de Kofinou, à Chypre, installé en rase campagne, entouré de barbelés, accueille des familles qui ont le droit de sortir mais dont les déplacements sont contrôlés par une société de sécurité. Là, bon nombre de ces migrants forment une réserve de travailleurs mal payés et sans contrat de travail, utilisés comme main-d'œuvre agricole pour les fermes des environs. On le voit, il est difficile de faire une typologie des camps. Ce qui est certain c'est que, loin d'être des exceptions, les camps, cette forme d'habitation récente générée par la mondialisation, font désormais durablement et massivement partie des espaces et des sociétés, un peu partout sur la planète. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR RÉGIS MEYRAN

# DIVERSITÉ

## L'urbanisation africaine peut-elle être durable ?

Entre bidonville, étalement urbain, manque d'infrastructure et pauvreté, les villes africaines peinent à trouver leur mode de développement.

**L**e continent africain présente une spécificité : très peu urbanisé il y a un demi-siècle, avec moins de 15 % de la population résidant en ville, il est en train de rattraper son retard d'une façon fulgurante. Si la population totale s'accroît encore de près de 3 % par an, la croissance urbaine, elle, est deux fois plus rapide. Dans chaque pays, la plus grande ville, née généralement de la colonisation, donc en situation littorale, port situé à l'interface entre la terre et la mer pour envoyer hier en métropole les matières premières de l'intérieur, a longtemps monopolisé la croissance urbaine. Les géographes décrivaient la macrocéphalie de la ville primatale, concentrant l'essentiel de la population, des services, de la modernité. En 1950, aucune ville ne comptait plus d'1 million d'habitants en Afrique. Elles sont aujourd'hui 50, avec des monstres urbains comme Le Caire ou Lagos, qui dépassent chacune les 10 millions d'habitants, mais aussi Kinshasa, qui les tutoie, et, par ordre décroissant, Luanda, Khartoum, Alexandrie ou Abidjan.

### SYLVIE BRUNEL

Géographe, professeure des universités à Paris-Sorbonne, dernier ouvrage paru : *L'Afrique est-elle si bien partie ?*, éd. Sciences Humaines, 2014.

Aujourd'hui, le réseau urbain se rééquilibre. Un semis de villes petites et moyennes est né dans tous les pays africains. Le long des routes, les villages s'étirent indéfiniment, en « doigts de gants », jusqu'à provoquer de véritables jonctions entre des bourgs autrefois isolés, faisant entrer l'Afrique dans l'ère de la périurbanisation. Il existe ainsi une véritable conurbation littorale d'Abidjan à Douala, 2000 kilomètres de long, près de 200 millions de personnes. Désormais, 40 % de la population africaine vit en ville. Mais les quelque 450 millions de citoyens actuels seront trois fois plus nombreux en 2050, quand l'Afrique comptera environ 2,4 milliards d'habitants, dont 60 % vivront en ville !

### La densification des agglomérations

Non seulement les métropoles s'étendent en taches d'huile, grignotant progressivement les campagnes environnantes au prix de multiples tensions foncières avec les autorités coutumières (certaines anticipent l'expansion urbaine et se transforment en véritables promoteurs immobiliers), mais elles se densifient de deux façons. D'une part, par l'occupation des anciennes zones tampons que la ville coloniale ne voulait pas occuper, à la fois pour marquer une ségrégation spatiale avec la ville indigène, mais

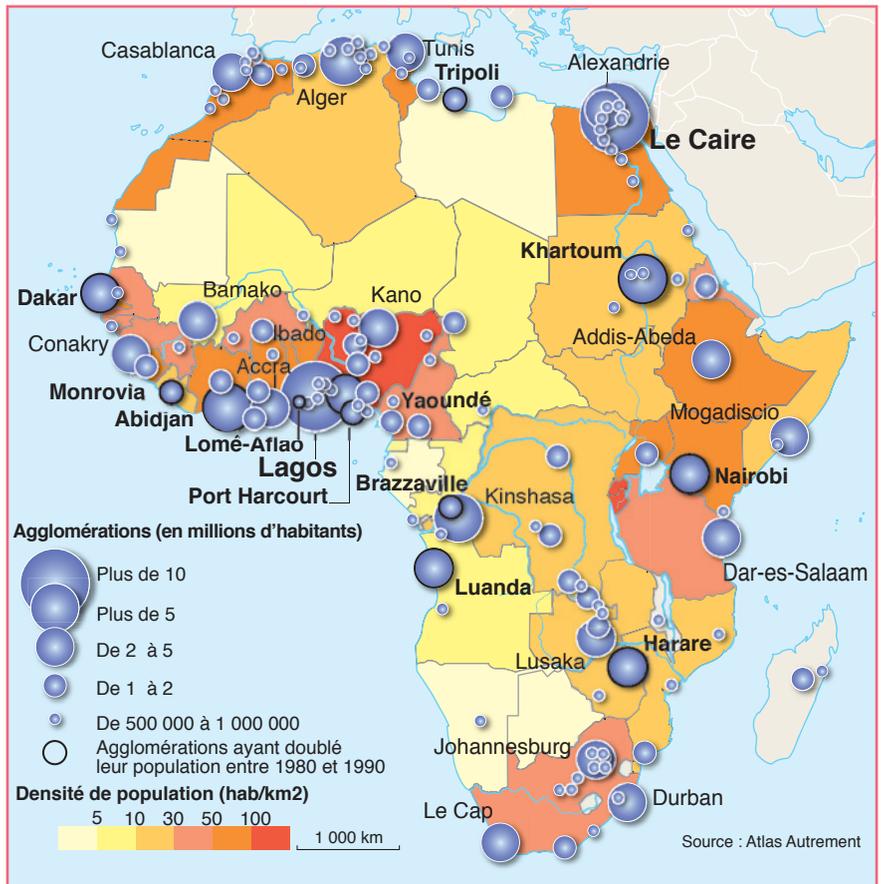
aussi parce qu'elles étaient souvent insalubres, inondables, trop pentues ou vouées à des activités indésirables (polluantes, bruyantes, dangereuses) : des milliers de gens vivent désormais dans ces territoires de relégation, où l'eau stagne après chaque pluie, où les ordures envahissent les collecteurs, et ils se branchent illégalement sur les réseaux d'eau et d'électricité quand ils existent. D'autre part, aux concessions urbaines, composées au départ de quelques bâtiments dans une cour, s'adjoignent progressivement de nouvelles constructions, jusqu'à saturer l'espace, et chacune d'entre elles est occupée petit à petit par un nombre croissant de personnes (étudiants, employés, personnel de service souhaitant habiter non loin des quartiers aisés, etc.) qui doivent cohabiter dans la promiscuité et l'inconfort, malgré le paiement de loyers souvent élevés. Comment s'étonner ensuite qu'une épidémie comme Ebola ait flambé, tuant plus de 11 000 personnes au Liberia, en Sierra Leone et en Guinée, en moins d'un an, et ruinant durablement un système de santé déjà en très mauvais état ?

Deux tiers des citoyens africains au sud du Sahara vivent dans des bidonvilles, et même près de 90 % de la population de N'Djamena, de Bangui ou des villes soudanaises. D'un côté, des quartiers aérés, avec une voirie large et

bien entretenue, de beaux arbres, des villas cossues ceintes de hauts murs et défendues par des gardiens, de l'autre des quartiers dégradés qui rassemblent un peuplement hétéroclite et en situation précaire. La classe moyenne africaine, 350 millions de personnes si l'on en juge par les statistiques de la Banque africaine de développement, inclut 200 millions de personnes qui ne disposent que de 2 à 4 dollars par jour pour vivre. Le prix de la nourriture, les difficultés économiques, les problèmes de transport, les affaires de corruption trop visibles sont autant de mèches qui allument les poudrières urbaines, produisant des explosions de violence, mais aussi, puisqu'il faut bien trouver des boucs émissaires, de xénophobie. Les pogroms récents de l'Afrique du Sud contre la main-d'œuvre africaine étrangère illustrent bien combien la situation est explosive. Même si elle incarne la modernité, les réseaux sociaux, l'ouverture au reste du monde, la ville africaine n'a pas grand-chose à offrir à ses jeunes, surtout quand la moitié de sa population a moins de 18 ans. Deux tiers des jeunes de moins de 25 ans sont au chômage, et prêts à bien des aventures pour sortir de leur pauvreté et de leur inaction forcée. Le secteur informel joue le rôle d'amortisseur social en fournissant en moyenne 70 % des emplois, mais il ne permet pas de donner un emploi officiel, sûr et rémunérateur aux 200 millions de jeunes chômeurs du continent.

### Une gentrification forcée

C'est l'autre spécificité de l'urbanisation africaine: elle se nourrit plus de l'échec des campagnes que du dynamisme urbain. Les jeunes quittent le monde rural, où ils subissent le poids de la tradition et l'autorité des plus âgés, pour tenter leur chance à la ville. Plus le pays est enclavé et pauvre, plus il est exposé aux sécheresses et aux crises alimentaires, plus la ville sert de lieu de refuge, ce qui explique les taux d'urbanisation très élevés des pays arides. Même si la croissance



des villes est d'abord aujourd'hui la conséquence du dynamisme démographique de ses habitants, le réservoir rural ne décroît pas: ce n'est qu'en 2030 que le nombre de citadins dépassera le nombre de ruraux! Certes, la ville africaine produit entre 60 et 80 % de la richesse nationale, mais son modèle de croissance urbaine, qui concentre tous les maux des villes nord-américaines en raison de la croissance illimitée de ses faubourgs et banlieues, se révèle bien peu durable: consommation effrénée de terres arables, temps considérable perdu dans les transports en raison de la congestion des artères périphériques et centrales, insécurité, pollution et violence routière.

Les pouvoirs publics gèrent ces monstres urbains d'une façon que l'Occident a bien du mal à imaginer. Jouant sur le fait que ces habitants précaires n'ont généralement pas de titre de propriété, n'ayant pas fait immatriculer leur parcelle auprès de

l'administration, procédure compliquée, longue, coûteuse et incertaine, ils mènent de brutales opérations de « déguerpissement » des bidonvilles, rasant en quelques heures les bicoques, sans indemnité pour leurs occupants, repoussés à la périphérie, et mènent sur les terrains ainsi libérés de grandes opérations immobilières destinées à la classe supérieure. Cette « gentrification » avive le ressentiment des démunis, qui disposent aujourd'hui, grâce aux réseaux sociaux et la généralisation d'Internet, des moyens de faire entendre leur voix. Ressentiment et obsession du manque, dans des pays dont l'émergence creuse les inégalités sociales, sont les deux mamelles de révolutions sociales qui couvent en permanence dans la ville africaine. Ce n'est qu'en menant de véritables programmes de redistribution visant à rendre du pouvoir d'achat aux pauvres que l'on pourra changer la donne. ●

# INNOVATION

## Des écoquartiers aux smart cities

À la veille de la conférence climat de Paris, l'accélération du réchauffement climatique nous oblige à repenser l'impact écologique de nos villes. Retour au vert ou smart cities ? Low-tech ou high-tech ? Pratiques solidaires ou individualisme branché ? Des visions très contrastées qui déterminent un choix de société.

**L**e bâtiment et les travaux publics produisent 25 % des émissions de CO<sub>2</sub> et englobent 45 % de l'énergie et autres matières premières. La réduction de notre empreinte écologique commence donc par la diminution de nos consommations pour le chauffage, le rafraîchissement, l'éclairage et les installations techniques, sans oublier les transports. Elle impose aussi un emploi raisonné des matériaux de construction, surtout quand les matières premières ne sont ni renouvelables ni abondantes, et demandent pour leur transformation de hautes températures : minerai pour le métal, sable pour le béton et le verre, etc. La démarche doit s'appliquer à la réalisation des infrastructures et des immeubles, mais aussi à leur usage, ce qui nous implique tous dans cette transition aussi sociétale qu'écologique. Les personnes assez aisées peuvent trou-

ver dans cette décroissance solidaire un sens nouveau à leur vie, autour d'une réflexion sur ce dont elles ont « vraiment » besoin. Inventer la ville de demain demande des citoyens actifs !

### Les smart cities, science-fiction au quotidien

En 2008, le rapport « Perspectives de l'urbanisation mondiale » des Nations unies a annoncé que la moitié de la population de la planète vivait désormais en ville. Une première dans l'histoire de l'humanité ! Cinq ans plus tard, une étude de Navigant Research prédisait que le taux serait de 75 % en 2050. Depuis, l'avenir qui nous est décrit est forcément urbain, voire métropolitain, et les médias nous vendent des *smart cities* à grand renfort de TIC, ces technologies de l'information et de la communication gourmandes en énergie. Plusieurs pays en explosion démographique et économique voient leur futur dans ces « villes intelligentes ». L'archétype de ces cités hyperconnectées se construit depuis 2003 en Corée du Sud, à 60 kilomètres au sud-ouest de Séoul. Songdo International City est le terrain de jeu privilégié du géant américain Cisco.

Le leader mondial des *smart grids* y teste ses réseaux intelligents pour les services du futur. Les chiffres donnent l'envergure de ce projet financé par des fonds privés, qui devrait s'achever en 2018 : 610 hectares, 65 000 habitants, 300 000 emplois. Le tout pour un montant estimé à 35 milliards de dollars. Parmi les nombreux gratte-ciel de logements et de bureaux, la tour d'Incheon en cours de construction devrait atteindre 600 mètres. Câbles, capteurs et caméras forment un réseau dense, qui collecte et traite toutes sortes d'informations « pour faciliter le quotidien » : consultation médicale avec des spécialistes hospitaliers depuis votre séjour et cours d'anglais *made in USA* dans la chambre de vos petits prodiges. Sous vos pieds, un aspirateur souterrain tentaculaire transporte les déchets jusqu'à une usine d'incinération, où ils sont transformés en électricité. Des lecteurs de plaques minéralogiques contrôlent les accès aux parkings, dans lesquels sont garées 99 % des voitures, et suivent leurs conducteurs à la trace. Si les *smart cities* ne manquent pas d'adeptes, surtout parmi les riches urbains accros à leurs écrans,

**DOMINIQUE GAUZIN-MÜLLER**

Architecte, rédactrice en chef d'*EK/ÉcologiK*.



Archétype de la ville intelligente : Songdo International City, Corée du Sud.

d'autres sont effrayés par ce scénario de science-fiction devenu réalité: «*Big brother is watching you!*»

Le piège de cette approche techniciste est l'éviction de la dimension humaine. «*Les réseaux intelligents sont la solution!*», nous martèle-t-on... mais à quel problème? Derrière cette mode de l'automatisme à tous crins, comment ne pas imaginer l'œuvre du service marketing d'entreprises multinationales, qui ont tout intérêt à connaître nos modes de vie pour influencer notre consommation? Sans oublier que ces installations ont un coût (financier et énergétique) pour leur fabrication et leur usage: combien d'années seront nécessaires pour le retour sur investissement?

### Villes intelligentes à la française

L'Union européenne compterait 250 «villes intelligentes» de plus de 100 000 habitants, dont une vingtaine en France. Parmi ces bons élèves, Montpellier, Nantes et Nice,

qui a inauguré en 2013 un «boulevard communicant». Les quelque 200 capteurs installés par Cisco y diffusent des renseignements variés: température et qualité de l'air, disponibilité des places de stationnement, niveau de remplissage des poubelles pour ajuster les tournées de ramassage, etc. S'il faut se méfier des gadgets gaspilleurs et s'inquiéter du destin des données personnelles récoltées, certaines innovations peuvent se révéler utiles, avec à la clé de réelles économies. Dans plusieurs villes, comme Issy-les-Moulineaux, les lampadaires modulent l'éclairage urbain en fonction des saisons, de l'heure et de la circulation. À Lyon, dans le nouveau quartier Confluence, un système de suivi énergétique va bientôt permettre de connaître en détail les consommations d'eau, de gaz et d'électricité. Par ailleurs, la gestion locale de l'énergie à l'échelle des trois bâtiments de l'îlot Hikari (façades couvertes de modules photovoltaïques, éclairage très basse

consommation, etc.) laisse espérer de vraies avancées structurelles. Il s'agit ici de jouer sur le décalage, aux différents moments de la journée et de la semaine, entre la production et la consommation d'électricité et de chaleur (ou de froid) des logements, bureaux et commerces de pied d'immeuble. Une mutualisation de bon sens selon les principes de l'économie circulaire. La mobilité durable n'est pas oubliée: les batteries de la flotte de voitures électriques en autopartage, mise à la disposition des habitants, seront bientôt alimentées par le toit photovoltaïque prévu sur un gymnase proche. À Mouvaux, dans le Nord, les acteurs du quartier de l'Escalette visent eux l'autonomie avec des énergies 100 % renouvelables. Une requalification globale doit y transformer une cité-jardin des années 1950 en «territoire à énergie positive» (tepos) dans le cadre d'un «laboratoire de la troisième révolution industrielle». Mais ces *smart cities* nous font-elles . . . .



## ● Produire sa propre énergie, le manifeste des négaWatts

*Le Manifeste négaWatt (1) est le fruit des réflexions, des échanges et du travail engagés depuis 2001 par une vingtaine d'experts indépendants. Dans cet extrait de la conclusion, les auteurs du plus plausible des scénarios français de transition énergétique décrivent nos modes de vie dans une société postfossile. Ce qu'ils nous proposent est assez désirable...*

*«En 2050, notre manière d'occuper l'espace a fortement évolué à l'issue d'un triple mouvement de revitalisation des zones rurales, de reconstruction des villes sur elles-mêmes et de densification des zones périurbaines. Cette dynamique a conduit à une répartition plus équilibrée à la fois de la population et des activités sur l'ensemble des territoires. En ville, la lutte contre la spécialisation des fonctions par zones (l'habitat, le travail, les commerces, les loisirs) a permis le retour à un urbanisme de quartier ou de village, qui privilégie la proximité et limite l'usage contraint de la voiture. Le bruit continu des moteurs à explosion n'est plus qu'un mauvais souvenir, et la circulation des véhicules est limitée à une vitesse compatible avec les autres usagers des espaces publics. L'éclairage public ne se déclenche que lorsqu'il y en a vraiment besoin, et les citoyens peuvent enfin revoir les étoiles la nuit. La quasi-totalité des bâtiments anciens a été rénovée et isolée. Ils sont devenus plus confortables et beaucoup moins consommateurs d'énergie et la plupart sont raccordés à un réseau local de chaleur alimenté au bois ou au gaz renouvelable, réduisant d'autant leur impact sur l'environnement. Ce vaste programme de réhabilitation énergétique, qui s'est étalé sur une quarantaine d'années, a permis de créer des centaines de milliers d'emplois dans le bâtiment et l'industrie. Les immeubles de logement collectif et de bureaux nouvellement construits ne dépassent pas cinq ou six étages. Ils forment des lots où la végétation a toujours droit de séjour, apportant ombrage en été et douceur toute l'année. Leur toiture est systématiquement équipée de panneaux solaires, et ils savent exploiter au maximum tous les apports de chaleur gratuite venant du soleil, des occupants, des équipements, de l'air vicié ou des eaux usées, limitant ainsi les besoins de chauffage à un ajustement de la température pour maintenir en permanence une sensation de confort. On ne jette plus de négaWatts par la fenêtre ou avec l'eau du bain !» ● D.G.-M.*

(1) Association négaWatt, Manifeste négaWatt. Réussir la transition énergétique, Actes Sud, 2012.

•••• vraiment tous rêver? Et d'ailleurs, sommes-nous vraiment des citoyens?

## Réconcilier ville et campagne

En France, la population serait déjà urbaine à 77,5%! L'architecte-urbaniste Philippe Madec dénonce depuis longtemps ce mensonge statistique: «Selon l'Insee, pour qu'une commune fasse ville, il suffit que sa part agglomérée abrite 2 000 habitants (1). Mais une approche au plus près des territoires montre qu'environ 57% de la population française vit dans un monde plutôt rural: hameaux, bourgs, petites et moyennes villes de moins de 10 000 personnes, répartis sur plus de 90% du pays (2).» La plupart de ces «provinciaux» sont touchés par une réduction drastique des équipements sous le fallacieux prétexte de rationalisation. Les fermetures d'écoles, d'hôpitaux, de bureaux de poste, de tribunaux... accélèrent le déclin des activités économiques et la dégradation des services, donc l'exode. Quant aux métropoles, ce sont des colosses aux pieds d'argile dépendants des territoires qui les entourent. La réserve alimentaire de Paris ne dépasse pas trois jours: une rupture des livraisons mettrait donc la capitale à genoux.

Quelle serait alors la taille idéale d'une ville durable, permettant de satisfaire les besoins essentiels au niveau de l'énergie et de l'agriculture avec une production locale? L'économiste Serge Latouche, chantre de la décroissance, l'évalue de 30 000 à 60 000 habitants. Il prône une «démocratie écologique renouant avec le socialisme des origines, dont l'objectif n'était pas de produire plus, mais de partager autrement». Une utopie concrète, «qui ne peut se réaliser que dans le "localisme", en inventant ou réinventant une démocratie de proximité». Le principe peut être appliqué aux métropoles, si on les transforme en confédération de petites unités homogènes, renouant ainsi avec les

quartiers des villes historiques, encore très sensibles pour celui qui déambule dans les rues de Paris. Le système est aussi valable dans des zones moins densément urbanisées, comme le montre l'exemple du Vorarlberg, en Autriche (encadré p. 41). L'alternative la plus militante et radicale est le mouvement des «villes en transition». Initiée en 2005 par Rob Hopkins, formateur en permaculture, cette démarche a été mise en application dès l'année suivante dans la ville de Totnes, dans le Sud-Ouest de l'Angleterre. Depuis, elle s'est internationalisée et compte 479 initiatives officielles, sur tous les continents (3).

Aujourd'hui, de plus en plus de citadins, épuisés par des heures de trajet quotidien dans une pollution qui ne cesse d'empirer, aspirent à un environnement plus calme, au vert. Réintroduire la végétation dans les cités englobe des enjeux physiologiques et psychologiques : apaisement pour le regard, ombre bienfaisante, fixation des poussières... Quant au jardinage urbain, il séduit jeunes et aînés : des pots de tomates et herbes aromatiques ornent les balcons à la culture collective de fruits et légumes sur la terrasse d'un immeuble ou dans une dent creuse en attente de chantier. Deux mouvements de fond cherchent à répondre à cette envie de réconcilier ville et campagne pour une vie plus saine, plus sobre et plus solidaire. Le gouvernement a lancé en juin 2014 un programme expérimental de revitalisation des centres de bourgs dans les zones rurales en décroissance démographique et les communes gagnées par la périurbanisation, en métropole comme en outre-mer. Avec, à la clé, bien-être, cohésion sociale et développement économique autour de filières locales, afin de rétablir une égalité des territoires. L'urbanisme étant une pratique de longue haleine, il faudra attendre une décennie pour voir si ce programme porte ses fruits. Mais l'aménagement d'écoquartiers en zone urbaine, lui, a commencé



Totnes, dans le Sud-Ouest de l'Angleterre, pionnière du mouvement des «villes en transition».

dans l'Hexagone vers l'an 2000, et plusieurs projets sont habités depuis quelques années.

### Écoquartiers : l'intelligence collective à l'œuvre

L'exemple des villes pionnières allemandes (Fribourg, Tübingen) et scandinaves (Malmö, Stockholm) a su convaincre élus et professionnels français : les démarches en faveur d'une vie urbaine « durable et désirable » sont aujourd'hui en pleine effervescence.

Chaque commune aspire à son écoquartier, qualificatif ronflant dont est affublé le moindre lotissement de 6 pavillons peints en vert ! Mêlant habitat, travail et services pour de courts chemins, les vrais écoquartiers ont des bâtiments énergétiquement optimisés et des systèmes d'approvisionnement en chaleur performants, mais offrent aussi de la place à l'agriculture urbaine et à des parcs et jardins plantés d'espèces endémiques, tenant compte de la biodiversité.

Les projets les plus novateurs appréhendent toutes les échelles de l'aménagement du territoire : revitalisation de friches urbaines, priorité aux mobilités douces (voies piétonnes, pistes cyclables, tramways, bus), pratiques participatives, etc.

Terminé en 2011, le quartier de Bonne a transfiguré au centre de Grenoble les 15 hectares occupés par deux anciennes casernes avec un



DES ALTERNATIVES SOBRES, SOLIDAIRES ET JOYEUSES EXISTENT, ET DE PLUS EN PLUS DE CITOYENS Y ASPIRENT.

programme varié : 5 000 mètres carrés de bureaux et 15 000 de commerces, 850 logements, des résidences pour étudiants et d'autres pour seniors, un hôtel 4 étoiles, une école primaire de 15 classes, un cinéma et une ancienne piscine municipale réhabilitée. Même si l'énergie y tenait une place de choix, la démarche se voulait globale et le processus environnemental allait bien au-delà de ce que les réglementations prévoyaient à l'époque. Cette expérimentation, développée par ●●●●

•••• Pierre Kermen quand il était maire adjoint, se poursuit sur plusieurs zones en cours d'aménagement de Grenoble en profitant de l'expérience acquise.

## Mieux vivre ensemble

Grâce à des synergies initiées par de multiples acteurs locaux, l'approche environnementale de l'urbanisme est en empathie avec le contexte social, économique, géographique et climatique. Ces nouveaux « morceaux de ville » sont aussi des aventures humaines, portées par des maîtres d'ouvrage et des concepteurs qui défendent une autre vision du « vivre ensemble ». Leurs propositions sont des actes militants qui remettent le bien-être et l'écologie au centre de la conception de l'urbain... dans l'espoir que leur exemple servira une généralisation du processus.

L'écovillage Les Noés à Val-de-Reuil,

traversants pour favoriser la ventilation naturelle. La chaleur est fournie par une chaufferie urbaine à plaquettes de bois. Maraîchage et parcelles familiales en culture biologique, organisation et récolte du compost avec âne et cheval, maison des jardiniers et voitures partagées consolident les bases d'un quotidien convivial et écoresponsable.

Bien sûr, un autre contexte climatique appelle une adaptation des solutions mises en œuvre. Pour répondre à l'accroissement démographique, l'écoquartier de Beauséjour à Sainte-Marie, au nord de l'île de la Réunion, se construit à une vitesse record. Ce projet de « *ville frugale et désirable* » est porté par Éric Wuillai, PDG de CBO Territoria, un aménageur privé qui a le sens de l'intérêt général, et par un urbaniste plein d'enthousiasme, Christian Charignon : « *Dans un site exceptionnel de 78 hectares face à l'océan, nous voulons faire naître d'un champ de canne à sucre une ville qui sera aimée par ses habitants et qui traversera le temps sans encombre* (5). » Acte urbain majeur pour l'île, où les rares terres constructibles sont

territoire qui l'entoure par des bus et des pistes cyclables. Les aménageurs restent réalistes : un vélo électrique est livré avec chaque logement pour que la forte dénivellation ne soit pas un obstacle. Dans cinq ans, au terme du projet, les 8000 habitants seront répartis dans des îlots aux ambiances très diverses, garantissant un peuplement varié.

## Impliquer riverains et futurs usagers

En cette période de crise écologique, économique et sociétale, nous sommes confrontés à de nombreux défis. Comment transformer la ville existante par la généralisation des principes adoptés dans les écoquartiers ? Comment loger décemment tous les Français avec peu d'investissements publics dans les réseaux et infrastructures ? Élus et professionnels ne pourront y répondre qu'avec une implication accrue des usagers. Dans le Grand Paris, plusieurs aménagements sont ancrés dans un processus participatif d'envergure, par exemple à Montreuil, au fort d'Auberwilliers ou à l'Île-Saint-Denis, avec la reconversion d'une friche industrielle par l'agence Philippon-Kalt. Mais c'est peut-être à Bordeaux que l'on rencontre les expérimentations les plus enthousiasmantes.

Sur la rive droite de la Garonne, la réhabilitation par les architectes Virginie Gravière et Olivier Martin d'anciens bâtiments de la caserne Niel symbolise le modèle de transition écologique prôné par les fondateurs du groupe Évolution, à l'origine de Darwin Écosystème. Dans ce lieu alternatif, une hybridation entre collaboration économique, mesures environnementales et alternatives citoyennes incarne une ville plus responsable, mais aussi plus sympathique et plus joyeuse. Le succès est patent ! Darwin accueille quotidiennement un millier de personnes : collaborateurs des 120 entreprises hébergées dans la « pépinière » ou en *coworking*, clients de l'épicerie et du restaurant bio, adhérents des associations sportives et ••••

## COMMENT TRANSFORMER LA VILLE PAR LA GÉNÉRALISATION DES PRINCIPES ADOPTÉS DANS LES ÉCOQUARTIERS ?

près de Rouen, se construit autour de pratiques collectives. La moitié des 4 hectares en cours d'aménagement sera consacrée à un parc urbain et à une production maraîchère. Autour de la centaine de logements sont prévues une crèche municipale et une halle regroupant un magasin pour une amap (4) et une blanchisserie coopérative. Le projet associe cohérence sociale et enjeu économique (accessibilité pour les ménages modestes) à des ambitions environnementales : gérer naturellement le risque d'inondation et créer sur les berges de l'Eure un parc avec frayère à brochets. La culture locale n'est pas oubliée : le bâti reprend la même implantation par rapport à la rivière que le hameau voisin de Léry. Des maisons de ville côtoient des immeubles intermédiaires ou collectifs. Les logements, isolés par l'extérieur, sont

mitées par des maisons individuelles, Beauséjour pourrait devenir un modèle de quartier écoresponsable en milieu tropical. Il engage une mutation profonde des modes d'habiter locaux, en réalisant une ville dense et mixte conjuguant toutes les fonctions urbaines : se loger, travailler, profiter des services de proximité, faire ses courses, se divertir... Bien sûr, les mesures bioclimatiques indispensables au confort d'été sont intégrées à la conception des bâtiments pour éviter la gabegie de la climatisation. L'espace public est aménagé pour offrir des lieux de sociabilité, avec des espaces ombragés, abrités des alizés parfois violents. La forte présence de végétal endémique participe au rafraîchissement par évapotranspiration et à la gestion des précipitations, rares mais très fortes. Le quartier est connecté au

## ● Autriche : le modèle de Vorarlberg

À la pointe ouest de l'Autriche, les 29 communes de la plaine du Rhin se sont réunies en 2004 pour créer un «réseau régional polycentrique». Les trois plus grandes (Dornbirn, Bregenz et Feldkirch) ont 30 000 à 45 000 habitants, les plus petites ne sont que des villages, mais chacune dispose d'une voix lors des délibérations. Se considérant comme une «région en apprentissage», elles suivent ensemble un processus holistique ouvert à l'inattendu, en pratiquant l'intelligence collective et une gestion démocratique de la complexité. Fondements de cette «Vision Rheintal» (1), lancée par des élus locaux et régionaux avec l'appui d'acteurs de la société civile : lutter contre le mitage du paysage en densifiant les centres de bourgs, mutualiser les équipements publics et faciliter leur accès en développant les réseaux de déplacements doux. Une ville construit une piscine, l'autre une bibliothèque ou une maison de retraite, et la confédération met en place les bus, trains, chemins et pistes cyclables pour aller rapidement de l'une à l'autre, en produisant un minimum de CO<sub>2</sub>. Bienvenue dans le Vorarlberg, modèle européen d'une transition écologique, qui apporte depuis vingt-cinq ans à ses 370 000 habitants l'essor d'une économie verte. Est-ce la cause ou le résultat de ce succès, la région a le capital social le plus élevé d'Europe. Selon

une étude réalisée en 2003 (2), 46% des habitants du plus petit Land autrichien ont une activité bénévole, 72% sont membres d'au moins une association, 48% ont des échanges fréquents avec leurs voisins, 77% rencontrent souvent des amis. Rien d'étonnant à ce que les Vorarlbergeois soient des gens heureux : 79% qualifient leur qualité de vie de bonne, voire de



Le Vorarlberg, Land le plus écoresponsable d'Autriche.

très bonne ! L'aventure ne s'arrête pas là : le Vorarlberg a lancé en 2009 un projet visant pour 2050 une indépendance du pétrole et du gaz fossile. Le slogan : «Pas à pas vers l'autonomie énergétique.» Tous les secteurs d'activité sont concernés (habitat, industrie, déplacements, services et agriculture) et les mesures sont déclinées selon une triple stratégie : sobriété, efficacité,

énergies renouvelables. Quand les besoins seront réduits de plus de la moitié par les comportements vertueux des usagers, des bâtiments très isolés et des installations optimisées, ils pourront être couverts par l'énergie produite localement : hydraulique, solaire, géothermie, biomasse et biogaz. Le principe est très semblable à celui du scénario négaWatt pour

une transition énergétique à la française, la principale différence étant liée aux gisements disponibles : l'éolien ne peut pas être exploité dans la plaine du Rhin. Le Vorarlberg est tout aussi exemplaire sur le plan de la construction écologique. Ce territoire grand comme la moitié d'un département français attire chaque année environ 20 000 professionnels du monde entier, curieux de découvrir ses maisons, écoles et centres communaux en sapin local, tellement bien isolés qu'ils ne consomment quasiment pas de chauffage. Ces milliers de bâtiments bioclimatiques et fonctionnels à l'esthétique minimaliste dans l'écrin d'un paysage alpin donnent une vision réjouissante d'une société bas

carbone (3). ● D.G.-M.

(1) Vision plaine du Rhin ([www.vision-rheintal.at](http://www.vision-rheintal.at)).

(2) Edwin Berndt, «Sozialkapital. Gesellschaft und Gemeinsinn in Vorarlberg», étude effectuée à la demande du Büro für Zukunftsfragen (Bureau des questions du futur) du Land Vorarlberg ([www.vorarlberg.at/pdf/sozialkapital\\_broschuere.pdf](http://www.vorarlberg.at/pdf/sozialkapital_broschuere.pdf)).

(3) Voir Dominique Gauzin-Müller, *L'Architecture écologique du Vorarlberg. Un modèle économique, social et culturel*, Le Moniteur, 2009.



Dominique Gauzin-Müller

**Bordeaux, réhabilitation de la caserne Niel sur les bords de la Garonne.**

••••• culturelles implantées sur le site. Sans compter les visiteurs, touristes et curieux! Trop beau pour être vrai? Jean-Marc Gancille, un des pères de Darwin, nous en dévoile les secrets: «Pour maîtriser les charges, nous jouons à fond sur la sobriété volontaire et sur la mutualisation de ressources: salles de réunion, espaces communs, services, etc. La gouvernance collective du lieu, autoanimé par ses occupants via une association très active, propose un niveau de convivialité et d'entraide inégalé dans la région. La liste d'attente pour les bureaux est longue (6)». L'activisme écolo est appliqué ici en faisant de la pédagogie et en accompagnant les usagers: démarche négaWatt (*encadré p. 38*) pour l'énergie, recyclage visant le «zéro déchet», récupération de l'eau de pluie pour les sanitaires, agriculture urbaine... Et demain? Un nouveau projet est en route: face aux géants de la promotion immobilière, les Darwiniens ont été choisis pour la rénovation d'une deuxième tranche de bâtiments dans la friche militaire: habitat mutualisé (dont 50% en secteur HLM), auberge de jeunesse, fabrique artistique, ateliers de production collaboratifs... J.-M. Gancille est enthousiaste: «Ce chantier très participatif sera accompagné en permanence

par de l'événementiel. Notre dynamique est parfaitement illustrée par le nom du quartier: les Magasins généraux.»

## Une autre ville est possible

Pour leur nouveau défi, les Darwiniens ont un partenaire idéal: Aquitanis, l'Office public de l'habitat de Bordeaux Métropole. Son PDG Bernard Blanc, auteur d'un livre sur la responsabilité sociétale des entreprises, a fait des méthodes collaboratives sa marque de fabrique: «Pour nous, construire collectivement sur notre territoire prend le sens de "coopérative de production" et s'attache à la notion de "labour", une épreuve qui renvoie à la notion de courage. Le courage de sortir d'un jeu trop bien réglé, mais rassurant et confortable (7).» Locus Solus, l'une des nouvelles opérations d'Aquitanis, intègre sans augmentation de coût la création d'une petite «ferme urbaine» pour participer au retour de la nature en ville. Dans ce projet de logements locatifs participatifs, les futurs habitants ont été partie prenante dès le début de la phase de conception. Ils ont aussi décidé de l'affectation des espaces mis en commun, ou dédiés à des activités pour lesquelles ils éprouvent un besoin ou un intérêt. Les architectes ont réalisé la maquette de la

structure du bâti, chaque locataire celle de son logement. Clé de la réussite: le respect et l'écoute de part et d'autre, afin qu'une double boucle d'apprentissage collectif s'enclenche. B. Blanc en est persuadé: «Aujourd'hui considéré comme un consommateur individuel et un client du marché, l'habitant peut prendre sa part pour faire bouger les lignes. Le colibri peut avoir un effet papillon!» Du 12 au 17 juin 2015, Aquitanis et son équipe de conception ont invité à un «bivouac» les riverains du futur écoquartier Paul-Boncour, sur la rive droite de Bordeaux. Six jours pour échanger sur la mémoire des lieux autour de pique-niques à l'ombre des grands arbres à palabres, pour faire connaissance entre voisins, expliquer l'urbanisme durable et inviter les enfants à dessiner Paul-Boncour en 2020. «Que comptez-vous faire?», demande un participant lors d'une des trois «conversations» organisées en fin de journée. Réponse de B. Blanc: «On ne sait pas encore, cela dépendra de ce que vous nous direz...»

Nous ne sommes condamnés ni aux métropoles polluées, ni à la ville techniciste, ni au déclin des centres de bourgs, ni à la gangrène de l'étalement urbain. Des alternatives sobres, solitaires et joyeuses existent, et de plus en plus de citoyens y aspirent. Il ne manque que la volonté des politiques, l'ouverture d'esprit des professionnels... et le courage de tous pour les généraliser. Une autre vi(II)e est possible (8), construisons-la ensemble! ●

(1) [www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/unite-urbaine.htm](http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/unite-urbaine.htm)

(2) Philippe Madec, «Le territoire ne se réduit pas à quatorze métropoles», *AMC*, n° 238, janvier 2015.

(3) [www.transitionnetwork.org](http://www.transitionnetwork.org)

(4) Association pour le maintien d'une agriculture paysanne.

(5) Dominique Gauzin-Müller, *Le Défi de Beauséjour. Une ville tropicale durable à La Réunion*, Eyrolles, 2014.

(6) Collectif, «Darwin écosystème. Réhabilitation patrimoniale en mode flexible», *EK*, n° 43, février-mars 2015.

(7) Bernard Blanc, «Bailleur social, une vocation», *EK*, n° 44, avril-mai 2015.

(8) Le numéro 46 du magazine *EK* est consacré à ce thème.



**Vous aimeriez  
changer le monde ?**

**Ceci est un cadeau  
pour vous**



**Lisez tout Terra eco gratuitement  
pendant 2 mois**

[www.terraeco.net/moncadeau](http://www.terraeco.net/moncadeau)

**code promo 182964**

## **Formule intégrale**

**Papier+ web + tablette + smartphone**

- Abonnement au magazine Terra eco pendant 2 mois
- Accès à tous les anciens numéros sur Terraeco.net
- Accès aux actus du quotidien Terraeco.net
- Accès à toutes nos archives web depuis 2004

**terraeco**

**LE MÉDIA QUI CHANGE LE MONDE**

## La biodiversité au cœur de la cité

Alors que l'homme a toujours essayé de se protéger des espèces sauvages, pourquoi, aujourd'hui, veut-il introduire des espèces animales et végétales en ville ?

L'homme est dépendant de la biodiversité et il faut alors replacer la préoccupation d'une écologie urbaine dans un contexte de développement durable. Ce projet de société est un défi de qualité, car il met au même niveau les développements économique, environnemental et social. On en est encore loin tant l'économie prédomine largement toute décision et planification. Pourtant un réel virage s'est amorcé notamment en tentant de développer la qualité sanitaire de l'environnement urbain et la présence d'une nature dans la ville.

C'est la notion de biodiversité (définie par la variété en écosystèmes, en espèces et en gènes et par leurs interrelations) qui est au cœur de la pro-

blématique « nature en ville ». On peut définir cette biodiversité par rapport à des préoccupations de conservation de patrimoine, ou d'évolution, mais en ville, où elle a été peu présente jusqu'à il y a peu de temps. C'est plutôt en tant que support de services qu'elle peut être désirée et contribuer à la durabilité du système. À la suite du rapport du Millenium Ecosystem Assessment (1), il a été reconnu que le bien-être de nos sociétés est directement dépendant du fonctionnement naturel. La biodiversité est source de services écosystémiques (on dit aussi écologiques) pour l'homme : des services d'approvisionnement (fourniture de nourriture, matériaux, etc.), de régulation (purification de l'air, régulation des pollutions, etc.) et culturels (esthétique, éducation, etc.). Conserver une diversité en espèces est un gage de stabilité du fonctionnement des écosystèmes et donc des services rendus.

L'apparition d'une biodiversité urbaine est intimement liée à la dynamique de la ville. En effet, tout a changé en un peu plus d'un siècle : les jardins

publics, qui ne sont apparus que dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, présentent progressivement plus d'espaces naturels ; les citadins appellent maintenant de leurs vœux une nature de proximité et souhaitent arbres et animaux dans leur environnement quotidien ; certains animaux sauvages, comme les faucons crécerelles ou les renards s'adaptent par exemple à ce milieu contraignant. Les recherches internationales soulignent que malgré une homogénéisation des faunes et des flores (mêmes espèces dans toutes les villes), des gestions plus écologiques des espaces entraînent l'installation de nombreuses espèces depuis les habitats naturels proches de la ville. Une nature locale peut donc s'installer en ville.

### De la gestion des espaces verts...

Pour la clarté du discours, il est utile de présenter les enjeux (les services) en fonction des échelles. Ainsi, à l'échelle locale, en augmentant les espaces verts (j'utilise plus volontiers le terme « d'es-



mgs/Getty

#### PHILIPPE CLERGEAU

Professeur d'écologie au Muséum national d'histoire naturelle, il a publié, avec Nathalie Machon, *Où se cache la biodiversité en ville ? 90 clés pour comprendre la nature en ville*, Quæ, 2014.



À Berlin, comme ailleurs, la faune et la flore réinvestissent les rues.

paces à caractère naturel » qui peut aussi regrouper les friches, les bordures de voies, les jardins privés, etc.), on augmente des espaces de récréation, de loisir et d'éducation, on améliore le cadre de vie (bien-être, création de lien sociaux, santé humaine), on contrebalance l'attrait du périurbain vert (et donc d'une certaine manière l'étalement urbain) et on régule certains problèmes environnementaux. Par exemple, les feuilles des arbres fixent les poussières et les particules liées aux combustions des diesels très importants en ville, les arbres stockent du carbone, les aires de sol plantées ou nues permettent l'infiltration des eaux de pluie, la présence des insectes permet d'avoir aussi des pollinisations (et donc fruits et graines) en ville... L'un des arguments les plus forts aujourd'hui est certainement l'effet de la végétation sur la climatologie locale. Un alignement d'arbres peut baisser de trois degrés la température d'une rue et dans un contexte de changement climatique, ce rôle prend un intérêt évident. Enfin, pour la biodiversité elle-même, c'est en multipliant

les espaces à caractères naturels de qualité, c'est-à-dire riche en ressources pour les plantes et les animaux, qu'une biodiversité minimale peut s'installer. Les végétaux spontanés et leur cortège d'insectes sont des ressources indispensables à l'établissement de prédateurs, insectes ou passereaux. On reconstruit ainsi des chaînes alimentaires nécessaires au fonctionnement des systèmes. Même si la nature en ville ne sera jamais celle de la campagne ou des zones plus « naturelles », plus on se rapproche d'un fonctionnement écologique, plus le milieu sera résistant aux agressions et aux contraintes de l'environnement. Nous supportons l'idée que des espaces verts plus naturels demandent aussi moins de gestion sur le long terme, et donc moins de main-d'œuvre et de coût. Par exemple, c'est bien en ayant de nombreuses espèces dans les sols que ces derniers peuvent retrouver leur dynamique et leur stratification, et limi-

ter la gestion des espèces envahissantes et les arrosages nombreux.

À cette échelle locale, la gestion des espaces a bien évolué (vers le zéro pesticide, gestion écologique...) et permet l'installation effective de plus d'espèces



## UNE NATURE LOCALE PEUT S'INSTALLER EN VILLE.

en ville qu'auparavant. Mais la grande majorité concerne des espèces mobiles et généralistes comme de nombreux passereaux ou des libellules qui sont capables de s'affranchir des très nombreuses barrières entravant le déplacement des individus, comme les bâtiments.

### ...à l'aménagement du territoire

À une échelle plus globale, c'est-à-dire l'ensemble de la ville, ou mieux l'ensemble de l'agglomération avec son périurbain plus ou moins . . . .

•••• rural, on peut aussi lister des avantages complémentaires de la présence d'une biodiversité. Tout d'abord le développement d'un maillage vert plus ou moins continu sur l'ensemble d'un territoire permet de maintenir une biodiversité jusqu'au cœur de la ville et peut aussi limiter les effets de coupure que représentent les grandes métropoles à la dispersion des espèces. De plus, il faut faciliter les déplacements des espèces vers le nord en réponse au réchauffement climatique. Le fonctionnement en trame verte et bleue, composée de réservoirs de biodiversité (une forêt ou un lac, par exemple) et de corridors qui les relie (un bocage

En ville, les corridors sont peu nombreux. On pense bien sûr aux continuités possibles le long des routes ou des fleuves et des canaux, mais les jardins privés peuvent aussi jouer un rôle dans les déplacements de certaines espèces, aussi bien pour une faune du sol que pour des espèces comme le hérisson. Cela est d'autant plus possible que la gestion des jardins privés évolue aussi. Ils sont passés du jardin-potager puis au jardin-détente (avec pelouse et saule pleureur), puis enfin certains deviennent jardin-nature. Ces derniers avec leur coin sauvage et leur gestion écologique deviennent de vrais relais de biodiversité. Il y a un enjeu énorme à motiver les jardiniers

espèces locales, augmentent significativement la présence d'espèces animales, notamment des insectes comme les papillons ou des oiseaux comme les mésanges. Nous développons aujourd'hui des recherches pour évaluer la possible participation de ces bâtiments végétalisés aux corridors écologiques.

## Dépasser l'approche naturaliste

Cette biodiversité urbaine doit être coconstruite à travers une information et une sensibilisation touchant tous les acteurs : services municipaux, citoyens et surtout élus ! Le virage amorcé devrait rapidement aboutir aussi à des repositionnements des métiers de l'aménagement du territoire (urbanistes, paysagistes, bureaux d'études naturalistes...).

L'expansion géographique régulière de la ville repose en effet de plus en plus la responsabilité de ces acteurs dans la conservation de la biodiversité. Tout comme on a imposé à l'agriculture une série de contraintes environnementales, il faudra inclure dans les projets d'urbanisme des règles de protection de la nature. C'est déjà le cas dans de nombreuses chartes de l'environnement construites par les municipalités elles-mêmes. Mais il faudrait aller plus loin en intégrant le fonctionnement de cette biodiversité à toutes les échelles. Il faut dépasser la simple approche naturaliste et intégrer dans les projets urbains une dimension écologique fonctionnelle. « *La biodiversité ne doit pas être seulement un accessoire indispensable à l'urbanisme, comme l'éclairage public par exemple, mais un véritable élément de planification au même titre que la mobilité* » (3) ●

(1) Millenium Ecosystem Assessment, *Cosystems and Human Well-being. Synthesis*, Island Press, 2005.

(2) Philippe Clergeau et Nathalie Blanc (dir.), *Trames vertes urbaines. De la recherche scientifique au projet urbain*, éd. Le Moniteur, 2014.

(3) Philippe Clergeau, *Manifeste pour la ville biodiversitaire*, Apogée, à paraître.

→ TOUT COMME ON A IMPOSÉ À L'AGRICULTURE UNE SÉRIE DE CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES, IL FAUDRA INCLURE DANS LES PROJETS D'URBANISME DES RÈGLES DE PROTECTION DE LA NATURE.

ou un canal) permet le maintien d'une biodiversité dans leurs habitats et leur dispersion entre ces habitats. Cela a bien été démontré en campagne et nous venons de démontrer aussi son efficacité pour la dispersion des espèces en milieu urbain (2). Un tel maillage, qui pourrait donc assurer une continuité entre campagne et ville, peut aussi accompagner un réseau de mobilités alternatives, notamment pistes cyclables comme c'est le cas, par exemple à Bruxelles. Un autre avantage pourrait être l'augmentation d'une nature de proximité tant réclamée par les citoyens et possiblement un changement d'appréciation de la ville elle-même. Cela permettrait non seulement de limiter les mitages périurbains mais aussi de densifier sans augmenter le nombre de grands parcs. Un maillage de végétation offre beaucoup plus de zones de contact pour les habitants que quelques parcs dispersés.

dans ce sens. Nous montrons que les jardins d'entreprise généralement localisés en périphérie de l'urbanisation pourraient aussi participer activement à ce maillage et aux relations écologiques ville-campagne. Dans toutes les villes, les espaces végétalisés privés sont très largement dominants par rapport aux espaces publics. L'instauration d'une nature dans la ville ne se fera qu'en cohérence avec une politique de communication à l'égard des citoyens.

Dans la ville très dense, nous sommes aussi en train d'analyser les types de végétalisation des bâtiments afin de renforcer la biodiversité. Ainsi, toitures et murs avec des végétaux adéquats peuvent intégrer les différents objectifs d'esthétique, de gestion des eaux et de biodiversité. Nous montrons qu'un peu plus de substrat et qu'une palette plus importante de végétaux, intégrant des



RENCONTRE AVEC **Gaëlle Aggeri**

# La gestion douce des espaces verts

Organiser les espaces de verdure en ville,  
tout en respectant l'écologie des sites,  
c'est l'objectif affiché de la gestion différenciée.

**Dans votre ouvrage sur les villes-natures de demain, vous centrez votre propos sur la «gestion différenciée», en quoi consiste-t-elle ?**

À l'origine, ce terme n'était utilisé que par les réseaux professionnels des collectivités locales. Il a émergé dans les années 1980 en réponse à la gestion horticole intensive, avec un recours systématique aux pesticides depuis l'après-guerre. Il renvoie à un engagement philosophique environnemental et à un changement dans la gestion technique de la nature en ville. Il s'agissait d'une volonté de diminuer la pollution chimique, mécanique, sonore qu'engendrait la gestion des espaces verts car, jusqu'alors, un seul objectif prévalait : embellir les villes, quitte à occasionner des effets pervers. La gestion différenciée instaure que pour chaque site, l'aménagement se fasse en fonction de l'usage prévu et du potentiel, notamment écologique, de l'espace.

**Quelles sont ses réussites ?  
Et ses limites ?**

La gestion différenciée ne s'est pas imposée comme une évidence partout, et pour cause : les jardiniers étaient formés aux pratiques horticoles et intensives, ce qui a occasionné des résistances. Grâce aux formations, les agents

se sont mis aux nouvelles pratiques progressivement. Les habitants ont également critiqué ces pratiques qu'ils ne comprenaient pas. Pourquoi soudainement des herbes folles apparaissaient dans les parterres ? Ce mouvement s'est aussi vite heurté à des limites. Dans les villes, le terme n'était compris que par le service espace vert. Or, de nombreux espaces de la ville n'en dépendent pas, comme c'est le cas pour les terrains de sport, les cimetières... Aujourd'hui encore, rares sont les cimetières qui appliquent le principe du zéro pesticide. Néanmoins, elle a permis de fédérer une profession autour d'un projet. Les jeunes sont arrivés avec plus de connaissances sur ce mode de fonctionnement, les recrutements se sont diversifiés et se sont ouverts à des profils plus scientifiques, tels que les écologues. Nous avons véritablement assisté à un élan environnemental auquel ont participé les collectivités. Le mouvement est passé d'un principe un peu philosophique porté par quelques-uns à une véritable injonction réglementaire. La majorité des moyennes et des grandes villes font actuellement de la gestion différenciée. Le chantier reste ouvert dans les petites villes mais la loi Labbé de 2014 va les obliger à arrêter les produits phytosanitaires dans les espaces verts.

**Quelles sont les réalisations prioritaires à mettre en place ?**

Plusieurs scénarios coexistent. Selon moi, le scénario qui est le plus probable est celui des villes rési-

lientes ou villes-natures. Selon un tel plan, la biodiversité ordinaire reprendrait sa place dans tous les espaces. Une attention particulière serait portée à la pollution de l'air et de l'eau. La nature rendrait la ville plus habitable et plus acceptable pour les populations. Le deuxième cap qui est envisagé actuellement, c'est celui de la ville agricole, comestible avec des cultures urbaines et périurbaines, notamment avec l'émergence de la mouvance citoyenne du jardin partagé. Elle permettrait d'améliorer la cohésion sociale de la ville, tout en la rendant plus autonome pour l'alimentation.

Il semblerait que les communes tendent à combiner les différents scénarios. Par exemple, Strasbourg a été capitale française de la biodiversité 2014 tout en réintégrant l'agriculture biologique au cœur de son parc naturel urbain. Cependant, il ne faut pas oublier que la vraie biodiversité se trouve dans les espaces ruraux. Dans les métropoles, qui concentrent 80 % de la population, il s'agit plus d'une mise en scène de la biodiversité à des fins de sensibilisation. Néanmoins, les études Cop 21 montrent que ce qui est le plus efficace, notamment pour la régulation des températures dans un contexte de réchauffement climatique, ce sont les milieux humides continus, tels que les rivières, ainsi que les grands poumons verts dans la ville. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR CHLOÉ RÉBILLARD

## **GAELE AGGERI**

Chercheuse associée à l'École nationale supérieure de paysage, elle a publié Trame verte et bleue dans les agglomérations, Éducagri, 2011.

## Renaturaliser son quartier

Fleurir les trottoirs, cultiver les places ou les cours d'immeubles, « ensauvager » les pieds d'arbres et les bordures de routes... Les habitants des centres-ville veulent aujourd'hui dessiner le visage de leur quartier.

Si « nature » et « ville » furent longtemps opposées, cette dernière étant associée à une production industrielle massive et ses pollutions, cet antagonisme est aujourd'hui révolu. L'articulation ville/nature s'observe dans l'évolution des représentations de la ville, mais également au sein de pratiques urbaines renouvelées. Invités à participer à l'aménagement urbain *via* des initiatives de démocratie participative (1), les citoyens s'imposent peu à peu comme des acteurs à part entière de la nature en ville. Strasbourg, parmi d'autres métropoles, a connu un fleurissement d'actions de « renaturation », notamment en centre urbain. Elles ont contribué à modifier le paysage

### MARIE MANGOLD

Doctorante en sociologie à la faculté des sciences sociales de l'université de Strasbourg, elle est l'auteure de « Mobilisations citoyennes aux États-Unis et à Strasbourg : les collectifs d'habitants comme acteurs de la gouvernance écologique des villes », in Isabelle Hajek et Philippe Hamman (dir.), *La Gouvernance de la ville durable entre déclin et réinventions. Une comparaison Nord/Sud*, Presses universitaires de Rennes, 2015.

de la ville, tout en donnant une autre dimension au vécu de ses habitants.

### « Ensauvager » les rues

Initiés au départ par la municipalité de Strasbourg, des jardins partagés se sont développés dans plusieurs quartiers de la ville, réglementés par une convention entre la collectivité et les habitants constitués en associations de quartiers. Correspondant à un désir des habitants de réelle « appropriation d'un espace public » (selon la présidente d'une association gérant le premier jardin partagé en centre-ville), ces lieux font l'objet de négociations avec la Ville pour y mener les projets portés et gérés par les habitants. Des initiatives de compostage urbain ont également suivi ces créations de jardins partagés, devenant des lieux de rencontre réguliers où chacun apporte ses déchets organiques. D'autres initiatives, dépassant cette évolution des anciens jardins familiaux, témoignent également de cet engouement pour une nature en ville, telle que la gestion des pieds d'arbre d'une rue par une association d'habitants, faisant suite à sa participation au projet de réaménagement du quartier.

Fleuris dans un joyeux mélange, « ensauvagés » en bordure de route, ces pieds d'arbre montrent aux passants

l'empreinte des habitants voulant dessiner un peu du visage de leur quartier. Baptisée Envie de quartier, cette association a également investi un édicule (2) pour y réaliser des expositions artistiques temporaires, montrant la pluralité de la démarche. De manière générale, ce type de démarches a pour objectif de « verdir » la ville, en cultivant les places, les cours intérieures d'immeubles, les pieds d'arbre, comme ces « semis en liberté » organisés il y a quelques années, invitant à réaliser des plantations sauvages dans les friches et interstices de la ville. On peut également citer les Incroyables Comestibles, mouvement international dont le groupe strasbourgeois sème des plantes comestibles dans des espaces urbains non utilisés. Se référant le plus souvent à des méthodes écologiques, telles que la culture biologique, la permaculture (3) ou la réinsertion de plantes locales, le rapport à la domestication de la nature semble renouvelé au sein de ces actions, laissant place à un goût nouveau pour le « sauvage » et le « naturel », moins ordonné que les parterres de fleurs habituellement disposés en ville. Mais si cet « ensauvagement » des rues est notable, il est un mot d'ordre dont les habitants se font les gardiens : le respect des lieux qu'ils ont investis, la surveillance de la

civilité dans des espaces, notamment du centre-ville, qui connaissent parfois des conduites jugées déviantes. Les fleurs sauvages ne tolèrent donc pas toutes les pratiques citadines.

### Recréer du lien

Ces pratiques sont à replacer dans un contexte de relocalisation des consommations, d'attention accrue à l'alimentation et d'une tendance au « retour à la terre ». Ce phénomène, dont on trouve une inspiration politique plus ancienne (la politique pavillonnaire de la fin du 19<sup>e</sup> siècle à l'avant-Second Guerre mondiale s'étant attachée à encadrer les ouvriers en leur donnant une maison et un jardin à cultiver (4)), intéresse de plus en plus les classes moyennes et supérieures, intégrant en parallèle



Xavier Poppy / Rea

En 2011, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris, des habitants et des élus inaugurent des jardins partagés.

## → LE MILITANTISME ÉCOLOGIQUE COMME MARQUEUR DE CLASSE

une incontestable normalisation des pratiques à adopter et du rôle du « bon » citoyen. On peut évoquer la nécessité de retrouver des repères simples et traditionnels dans un monde en crise d'identité, mais, plus concrètement, ces actions présentent plusieurs dimensions, qui expliquent leur développement actuel. Elles comportent une forte dimension sociale, en permettant de créer du lien et de construire ensemble autour d'un projet sur un territoire commun. Elles ont également une dimension éducative, en sensibilisant des urbains à certains aspects de la faune, de la flore, du cycle de vie des plantes, de la vie d'un légume. Elles entraînent aussi un attachement au lieu, et donc une dimension sentimentale : se sentir partie intégrante de sa ville. Enfin, elles peuvent tenir lieu d'engagement écologique avec l'idée d'agir à son échelle, et d'apporter sa pierre à l'édifice pour changer d'abord sa rue, son quartier, sa ville, puis la société dans sa globalité. En cela, elles correspondent à la figure

actuelle du « militant pragmatique » (5), privilégiant un engagement local, concret

et dont il choisit les modalités, plaçant au centre davantage l'action que l'idéologie.

Finalement, que nous disent ces actions sur la ville d'aujourd'hui ? D'après l'image éloquent utilisée par une membre d'Envie de quartier : « C'est vraiment l'impression du changement entre vivre en ville et vivre dans un village maintenant ! » Assiste-t-on dès lors à un retour vers des formes de sociabilité plus traditionnelles, à partir d'une nostalgie du village perdu (6) ? Si l'enjeu de la ville de demain est de « faire société » (7), on peut se demander de quelles manières ces actions de nature en ville y contribuent. Concentrées essentiellement dans des quartiers gentrifiés (8) et portées par une classe moyenne ayant investi la consommation alternative et le militantisme écologique comme marqueur de classe (9), ces actions constituent pour le moment des pratiques socialement sélectives. La question est de savoir si elles pourront devenir un jour un moyen d'expression

et d'appropriation de l'espace public par les classes populaires, à l'image des *community garden* aux États-Unis, qui, dans les quartiers démunis, font de leurs jardins les armes d'une *Green Guerilla* (10). ●

(1) Rémi Barbier et Corinne Larrue, « Démocratie environnementale et territoires : un bilan d'étape », *Participations*, n° 1, 2011/1.

(2) Cet édicule ou « petit cabinet » servait autrefois de toilettes publiques.

(3) La permaculture, sous l'angle de ses techniques culturales, est une agriculture durable qui s'inspire des écosystèmes naturels.

(4) Marie-Geneviève Dezès, *La Politique pavillonnaire*, L'Hamattan, 2001.

(5) Jacques Ion, Spyros Franguiadakis Spyros et Pascal Viot Pascal, *Militer aujourd'hui*, Autrement, 2005.

(6) Jean-Pierre Le Goff, *La Fin du village*, Gallimard, 2012.

(7) Jacques Donzelot, Catherine Mével et Anne Wyvekens, *Faire société. La politique de la ville aux États-Unis et en France*, Seuil, 2003.

(8) La gentrification consiste en la modification de la composition sociale de quartiers, notamment en centre-ville, les nouveaux habitants appartenant à une catégorie socio-économique plus élevée que les anciens.

(9) Chantal Aspe et Marie Jacqué, *Environnement et société*, MSH/Quæ, 2012.

(10) Film documentaire réalisé en 2002, réalisé par Sylvaine Dampierre et Bernard Gomez, présentant les enjeux de lutte territoriale et identitaire de ces jardins communautaires, véritables « lieux de résistance » construits sur des friches urbaines.

## La gestion de l'eau en crise ?



Les piliers du développement durable (l'économie, le social et l'environnemental) entrent parfois en confrontation. La baisse de la consommation d'eau en Europe aboutit à une augmentation des tarifs qui pose la question de son accès pour les plus démunis.

Depuis vingt ans, la consommation d'eau potable baisse continuellement, en France comme dans les autres pays développés. Chacun s'en réjouit : société civile, média, élus. Nous aurions ainsi trouvé les moyens de minimiser notre empreinte écologique. Ce phénomène est inédit dans l'histoire. Jusque-là, il était entendu que plus on consommait d'eau du robinet, plus cela contribuait à l'amélioration de l'hygiène, du confort et du mode de vie général. Les services publics étaient persuadés que, urbanisation aidant, la croissance de la consommation allait se poursuivre, et qu'il fallait simplement anticiper en augmentant l'offre par de nouveaux investissements. L'optimisme était tacitement fondé sur la croissance

des recettes, liée mécaniquement à la croissance de la consommation qui permettrait de rembourser les emprunts. Depuis que la tendance s'est inversée, la baisse des recettes pose un problème inédit aux opérateurs, publics ou privés.

### La quadrature de l'eau

D'autant que d'autres éléments de crise apparaissent, dont la combinaison pourrait bien rendre la situation intenable : d'abord, les services publics d'eau et d'assainissement sont devenus une industrie mature, dont les infrastructures doivent être renouvelées progressivement, mais sans les subventions initiales. Et cela au moment même où les directives européennes exigent un accroissement des investissements nouveaux en faveur de l'environnement. Les coûts cumulés des 15 pays membres de la directive eaux résiduaires urbaines représentent, par exemple, une dépense de 150 milliards d'euros en dix ans ! L'assainissement étant dorénavant payé dans la facture d'eau, cette dernière augmente inexorablement.

De plus, les usagers sont incités, par des tarifs nouveaux, à cesser les gaspillages, dans l'espoir de réduire le poids de l'infrastructure à gérer à terme. Or, une baisse générale des consommations d'eau se produit dans de nombreuses villes d'Europe, et l'obligation d'équilibrer les dépenses et les recettes conduit à augmenter davantage les prix. Et cela se fait au détriment des plus démunis, qui n'ont pas toujours les moyens d'investir dans des dispositifs techniques permettant des économies d'eau. Bref, on découvre en Europe un problème de « droit à l'eau » que l'on croyait être une affaire de pays en développement.

On le voit, les politiques durables posent des problèmes de cohérence interne et de compatibilité entre ses différents axes (économique, social et politique) :

- On souhaite que les services publics couvrent leurs coûts (durabilité économique) : mais remplacer les subventions liées à la mise en place des réseaux par des amortissements et des provisions de renouvellement

### BERNARD BARRAQUÉ

Directeur de recherche CNRS et Cired. Auteur notamment de « Pour une histoire des services d'eau et d'assainissement en Europe et en Amérique du Nord », *Flux*, n° 97-98, 2014/3.



Eau de Paris a lancé une campagne de communication pour sensibiliser les habitants au développement durable. Ici, une fontaine à eau dans le 17<sup>e</sup> arrondissement.

correspond, à terme, à une augmentation importante du prix de l'eau.

- On voudrait que les usagers économisent l'eau pour réduire l'impact sur les ressources (durabilité environnementale) : mais si les volumes distribués diminuent beaucoup, les recettes des services publics risquent de ne plus couvrir les coûts fixes. Alors qu'il faut investir pour respecter des normes sanitaires et environnementales plus sévères.
- On voudrait alléger le poids de la facture d'eau pour les plus démunis (durabilité sociale) : mais comment le faire d'une manière simple sans avoir à mettre en place un système tarifaire compliqué et coûteux ?

### Bien public ou bien de club

À ces différents problèmes s'ajoute la confusion faite entre deux types de biens : l'eau comme ressource et l'eau comme service public. Pourtant, il

demeure, en droit comme en économie, une différence de nature, celle qui sépare deux types de biens publics impurs : les biens communs d'un côté, et les biens de club de l'autre.

Ce sont les travaux d'économie publique et institutionnelle, de Paul Samuelson à Elinor Ostrom, qui ont fait émerger cette notion de biens publics impurs. Pour le premier, lorsqu'il y a une rivalité pour son utilisation, et lorsqu'il est susceptible d'une appropriation exclusive, on a affaire à un bien de marché. Inversement, un bien public pur a les deux caractéristiques de non-rivalité et d'impossibilité d'exclusion. Si les biens de consommation sont des biens de marché (*private goods*), d'autres biens sont nécessairement publics : un phare, par exemple, est fait pour être vu de tous les bateaux sans exclusion ni rivalité. Dans ce cas, le financement du bien ne peut être assuré que par de l'argent public. Mais

il existe aussi des biens exclusifs sans rivalité : ce sont des « biens de club » (ou à péage, *toll/club goods*). Le service public de l'eau du robinet en Europe en est un bon exemple. Il peut être utilisé par tous les abonnés sans rivalité entre eux, mais si on ne paye pas sa facture ou son abonnement, le service est normalement coupé. Notons ici que, dans nombre de pays en développement, une fraction significative de la population n'est pas raccordée au réseau, et elle est alors de fait exclue du « club », et n'a de rapport à l'eau que comme ressource naturelle.

Dans les années 1970, Vincent et Elinor Ostrom ont complété cette analyse en décrivant l'autre catégorie de biens publics impurs, ceux où il y a rivalité entre usagers, mais sans qu'il soit possible d'en exclure certains. Parmi ces biens, figure justement l'eau comme ressource naturelle, du moins dès qu'un risque de pénurie . . . .

•••• apparaît: si tous les agriculteurs creusent un puits dans la nappe aquifère qu'ils surplombent (et il sera difficile de les contrôler), elle sera surexploitée. Dans ce cas, selon V. et E. Ostrom, il n'est ni nécessaire ni efficace de privatiser ces biens. Il faut, au contraire, instituer une communauté et mettre en place des règles de partage équitables.

Cet exemple permet d'apprécier la différence fondamentale qui existe entre la ressource en eau et le service public de l'eau, entre le bien commun et le bien de club.

Si la gestion de biens communs par des communautés remonte à l'Antiquité (1), les clubs sont une invention des Lumières, et ils portent en eux les idées d'égalité et de libre adhésion des citoyens. À l'inverse, les communau-

particulier, car ce club est en principe ouvert à tous: la généralisation de l'accès permet de baisser considérablement les contributions des membres. Aux économies d'échelle s'ajoute cette double invention aussi fondamentale que peu étudiée: le robinet qui ferme et le compteur d'eau, qui permettent ensemble de passer de l'achat d'un débit d'eau à un achat de volumes d'eau, donc à la mise en place d'une part variable dans la facture. Cette part variable correspond au moins au coût de fonctionnement du service d'eau, et elle s'est développée en particulier avec l'invention des usines de traitement d'eau (et plus tard des stations d'épuration des eaux usées). Tous ces dispositifs techniques ont accrédité l'idée que le service public est à caractère industriel et commercial, et qu'il

n'est donc ni gratuit ni financé par les impôts. Les retours de services d'eau en régie ne se traduisent jamais par la disparition des factures d'eau et des compteurs, ce qui serait le cas pour un bien com-

mun. Pensons d'ailleurs aux déchets ménagers: si l'on pouvait les évacuer dans des tuyaux, on pourrait faire payer le service au poids ou au volume, et donc transformer vraiment ce service public en spic (service public industriel et commercial). Cette technologie existe, mais on ne peut pas la généraliser à des villes entières.

La confusion entre le partage de l'eau comme ressource et l'accès au service public est fréquente dans la discussion autour de l'eau comme bien public global: la pauvreté du tiers-monde permet de comprendre en partie le désir d'étendre la gratuité de l'eau, bien essentiel à la vie, au service public. Cela conduit à vouloir faire de l'eau un bien public pur: dans certains pays en développement, l'État a décidé de la fournir à tous gratuitement, c'est-à-dire en la faisant payer indirectement par les impôts. Et d'ailleurs, dans toute la période d'installation initiale des réseaux publics,

dans les pays développés, leur financement a été assuré principalement hors marché (taxes d'habitation (2), subventions, emprunts aidés, etc.). Mais, peut-être à cause du poids pris dans les pays développés par la petite bourgeoisie salariée, le service public d'eau tel que nous le connaissons s'y est imposé: payer son abonnement à domicile et sa facture d'eau, c'est non seulement gagner en autonomie (on peut ouvrir le robinet quand on veut), mais c'est aussi pouvoir s'abstraire de la contrainte des relations qui se nouent à la fontaine publique. Puis on a trouvé un bon moyen de financer l'assainissement en le rajoutant à la facture d'eau, alors qu'il ne s'agit pas en principe d'un service rendu, mais d'une obligation devant être financée par l'impôt.

## La dimension sociale de l'eau

Avec bien des pays du Sud, le décalage est frappant: à l'idéal d'un service collectif, distribué de façon égalitaire à des consommateurs payant au volume pour un service continu, répond la survivance fréquente d'une tradition communautaire dans la gestion d'une ressource partagée équitement, mais payée au forfait.

Cette observation peut être paradoxalement rapprochée de ce qui se passe fréquemment en France et en Europe dans les villes: lorsqu'il y a un seul compteur en pied d'immeuble, seul le bailleur social ou la copropriété est membre du club/service public. Mais que se passe-t-il de l'autre côté du compteur? Les habitants de l'immeuble sont forcés de contribuer au paiement du service de l'eau, avec une règle qui n'est pas forcément une répartition sur la base des volumes consommés par chaque ménage: ils constituent une communauté, leur eau redevient un bien commun. Lorsque le calcul est basé sur les surfaces d'appartements, ce sont en général les familles nombreuses qui sont avantagées par rapport aux personnes seules. On sait aussi que dans ce cas, le paiement

## → LE ROBINET QUI FERME ET LE COMPTEUR D'EAU SONT DEUX INVENTIONS FONDAMENTALES.

tés rassemblent, sur la base de règles contraignantes (ou de coutumes), des êtres différenciés: ils n'ont pas forcément les mêmes droits, mais ils considèrent les règles communes comme équitables. De plus, la ressource qu'ils partagent est gratuite, mais ils doivent contribuer, souvent en nature, au maintien du dispositif technique commun. Alors que dans le bien de club, l'adhésion est volontaire mais payante, à la mesure des besoins de financement du dispositif technique et de son entretien (par des salariés).

### Impôt ou facture...

On ne peut pas ici revenir sur l'histoire du passage progressif des communautés de gestion de l'eau comme ressource aux clubs d'approvisionnement en eau par réseau: une histoire qui reste largement à écrire, et qui passe par l'Angleterre dès le 18<sup>e</sup> siècle. Le service public d'aujourd'hui est un bien de club

mensuel de l'eau dans les charges est prévisible, donc plus facile à supporter par des familles modestes, qui n'ont pas la surprise de découvrir une facture variable tous les six mois. D'autant que cette facture bisannuelle est augmentée du coût de gestion du compteur, de la facturation et du suivi des clients, qui n'est pas marginal. Et d'ailleurs, l'envoi de factures à chaque ménage coûte encore plus cher aux habitants que l'emploi de compteurs divisionnaires par le bailleur ou la copropriété, pour répartir la facture collective selon la consommation de chaque appartement. On a donc défendu l'idée que dans ce cas aussi, le maintien de structures communautaires d'immeubles, articulées au service public, était judicieux, car avantageux pour tous les membres. Inversement, ce sont souvent les défenseurs d'une justice « consumériste » (chacun doit payer sa consommation d'eau) qui veulent

la mise en place de tarifications individualisées et progressives. On peut alors estimer qu'ils veulent pousser la logique de bien de club du service public à l'extrême, parce qu'ils souhaitent aussi sortir de l'inquiétude que suscite chez eux l'obligation de se concerter avec les voisins, de s'inscrire dans leur communauté, voire de leur pardonner d'avoir encore des enfants...

En définitive, la mise en place d'un tarif de l'eau à la fois incitatif et social serait nécessairement gourmande en informations, et donc souffrirait d'un coût d'administration élevé. Trop souvent, les études économétriques n'en tiennent pas compte.

Cette nouvelle dimension, sociale, de la gestion des services d'eau fait bien sûr entrer dans la problématique de la gestion durable de l'eau. Or on voit que les trois objectifs (économique, environnemental et social) ne sont pas nécessai-

rement compatibles, et une inquiétude demeure pour l'avenir, même dans un pays riche comme le nôtre. ●

(1) **Ce sont les communaux en français**, les *commons* en anglais. On peut considérer l'eau comme un communal à l'échelle de son bassin; d'ailleurs, le droit sanctionne la spécificité de l'eau courante en considérant qu'elle ne peut être l'objet d'une propriété, mais seulement de droits d'usage partagés par ses riverains. L'autre forme « de gestion de l'eau dans l'Antiquité est sa maîtrise par le roi, le pharaon, etc. Celle-ci permet la réalisation précoce de grands travaux hydrauliques, avec mise en place de structures politiques regroupées sous le terme évocateur de "despotisme oriental" » (Karl Wittfogel, *Le Despotisme oriental*, Minuit, 1964).

(2) **La plupart des Français** payent le service d'enlèvement des déchets dans la taxe foncière, et pas dans la taxe d'habitation qui correspondrait davantage à l'utilisation du service.

#### POUR ALLER PLUS LOIN...

- **Projet EAU&3E financé par le programme ANR Villes Durables sur le blog:**  
<http://eau3e.hypotheses.org>

Plus de 750 notions, lois, modèles, politiques et théories indispensables en économie et sociologie du développement

Éditions  
SCIENCES HUMAINES

En librairie, et sur commande à :

[editions.scienceshumaines.com](http://editions.scienceshumaines.com)

ou par téléphone au 03 86 72 07 00

Livraison sous 72 h en France métropolitaine

Le dictionnaire du  
DÉVELOPPEMENT DURABLE

Pierre Jacquemot

Éditions  
SCIENCES HUMAINES

ISBN : 978-2-36106-308-5  
504 pages - 18,50 €

# Ce que nous apprennent les villes-ports

Ancrées dans un territoire, les villes-ports sont depuis toujours ouvertes et reliées au reste du monde. Elles permettent aujourd'hui de penser le rapport entre le local et le global, non comme une opposition mais comme deux niveaux indissociables.

**D**e Shanghai à Rotterdam, de Marseille à Hong Kong ou New York, les villes-ports reliées les unes aux autres par les mers et les océans dessinent le monde d'aujourd'hui. Passages obligés des échanges internationaux, la demande de transport maritime a atteint les 10 milliards de tonnes en 2014 (le double de 1995). Souvent, centres politiques et économiques, ces villes recouvrent aussi de forts enjeux stratégiques. Et ce n'est pas nouveau. Tout au long de l'histoire, les ports ont symbolisé la puissance et la richesse. Lorsque la bourgeoisie marchande d'une ville portuaire s'enrichissait, elle investissait dans l'architecture et l'urbanisme : ainsi l'ensemble de l'île Feydeau de Nantes a été érigé au 18<sup>e</sup> siècle sur des méandres comblés de la Loire ; Barcelone a tant prospéré grâce à son port qu'au 19<sup>e</sup> siècle, les

riches marchands ont commandé une extension de la ville de plusieurs fois la taille de l'ancienne, l'Ensanche.

Mais, les mers et les océans se révèlent aussi sources de catastrophes et de calamités : les tempêtes et raz-de-marée extrêmes ont continuellement réduit les villes-ports sans digues, telles que Rotterdam ou Hambourg le siècle dernier, ou New York il y a juste quelques années. En France, Le « commerce négrier », initié notamment depuis le port de Nantes, permettait aux armateurs de gagner les côtes africaines, où ils embarquaient des esclaves, vendus dans les ports sud-américains et caraïbes. Les navires chargeaient ensuite du sucre et d'autres produits tropicaux pour les vendre dans l'Hexagone. Quant au pôle industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, il s'est construit au détriment d'un écosystème lacustre, celui de l'étang de Berre, au sein du subtil paysage aquatique du delta du Rhône et de la métropole Marseille-Provence.

De tout temps, l'eau des villes-ports a alimenté des rêves et des cauchemars, a été source de fortes émotions, positives et négatives. Walter Benjamin, chroniqueur de plusieurs villes européennes au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, décrit Marseille comme une ville qui scintille autant qu'elle pue, qui séduit

autant qu'elle déçoit. Fameuses sont aussi les histoires sombres des héros des romans policiers de Jean-Claude Izzo, se déroulant dans l'étincelant microcosme de Marseille. La Lola de Jacques Demi, à son tour, incarne à la fois l'existence d'une fille perdue, les rêves des marins de Nantes, et la chance d'une vie retrouvée. D'où ce constat : les villes-ports sont des villes à forts contrastes, capables de négocier avec des situations extrêmes pour toujours survivre. De ce point de vue, ne sont-elles pas les plus « durables » de toutes ?

## Une évolution constante

Parmi les villes de notre planète, les villes-ports ont été les plus exposées aux influences du monde qui se globalise. Elles ont changé encore et encore au gré des avancées technologiques et du commerce maritime : des exploitateurs d'antan à l'actuel développement de plateformes logistiques et de l'industrie *high-tech* de notre ère « post-industrielle ». Ville et port étaient un ensemble, puis se sont séparés, pour aujourd'hui chercher la réunification. Dans la ville du 16<sup>e</sup> siècle, le port n'était rien d'autre que le quai de chargement des navires et faisait partie du tissu urbain. La ville du 19<sup>e</sup> siècle se voyait abandonnée de son port qui s'im-

### LISA DIEDRICH

Professeure d'architecture du paysage à l'université des sciences de l'agriculture SLU de Malmö en Suède, elle est aussi rédactrice en chef de l'édition Landscape Architecture Europe et rédactrice en chef adjointe de *Scape. The international magazine for landscape architecture and urbanism*.



Vue aérienne de Dunkerque, ville-port qui innove en matière d'écologie industrielle.

plantait dans de nouveaux terrains en dehors des quartiers denses. Les villes et les ports actuels s'inscrivent dans un double mouvement : le port continue de se développer sur de nouveaux sites encore plus vastes, aptes à accueillir les plateformes à containers et les méganavires qui les accompagnent ; la ville essaie de réintégrer dans son tissu urbain les terrains portuaires délaissés de l'époque antérieure, et de cultiver un bassin d'emploi pour une main-d'œuvre de plus en plus qualifiée, appelée à travailler dans le port et sa pépinière d'entreprises, de plus en plus spécialisées.

### Lieux de cultures et de traditions

Cette adaptation aux changements caractérise d'ailleurs les villes-ports. Leurs propriétés ne sont jamais nées uniquement de leurs sites d'implantation, mais du jeu continu de ceux-ci

avec les forces globales qui s'y manifestent. D'après le sociologue allemand Günter Warsewa, leur histoire liée au commerce maritime, à la navigation, aux chantiers navals et aux activités qui leur sont liés, les a exposées à des tensions particulières, différentes d'autres villes, qui se sont traduites dans des cultures locales spécifiques. Aujourd'hui, on peut rencontrer ces cultures locales dans maintes situations urbaines, dans les bâtiments et les objets particuliers des villes-ports, mais aussi dans les valeurs collectives et les conceptions de la vie qui se reflètent dans la vie quotidienne et dans les us et coutumes. G. Warsewa affirme que, même si actuellement les traditions des villes-ports tremblent sous l'effet des changements structurels globaux, les cultures locales survivent. Ce sont elles qui contiennent le savoir et les logiques individuels de chaque ville-port. Si l'on dépasse l'idée

de les reconnaître uniquement comme des « vestiges folkloriques », on a toutes les chances de les activer comme des « mécanismes actifs aptes à mettre à l'œuvre, à organiser et donc à influencer le développement des villes-ports de diverses manières ». Ainsi, les forces locales du développement (durable ?) proviennent à la fois de la globalisation, et la contrecarrent.

Et si c'était grâce aux villes-ports qu'il nous était possible de questionner la distinction entre « le local » et « le global » ? Cette dichotomie a dominé dans de nombreux discours durant l'actuelle phase de globalisation accélérée. La revendication du « local » a été l'argument contre le « global ». Aujourd'hui, cette revendication prend des tendances dangereuses : tantôt nationalistes, tantôt xénophobes, toujours idéologiques et sans aucune idée réaliste pour résoudre les défis du monde qui continue à se globaliser. . . .

•••• Pour les villes-ports, les deux pôles du local et du global ont toujours été indissociables. Pourquoi ne pas abandonner l'idée des oppositions au profit d'une pensée « systémique » où tout est en interrelation et en perpétuel mouvement pour perdurer? En urbanisme, on pourrait traduire cette idée par une définition de durabilité qui ne désignerait pas un statut à acquérir mais un processus à engager. Et si les villes-ports étaient l'endroit où penser, tester, raffiner ce nouveau concept?

Il est facile d'imaginer les villes-ports non pas comme des sites strictement limités par leur emprise topographique ou leur définition administrative. Bien sûr, Marseille est située dans sa rade, entourée de ses falaises calcaires, organisée comme municipalité, et convaincue par l'idée d'être « la planète Mars ». Mais cette planète fait partie d'un système en constante évolution, ne serait-ce que par les multiples et changeantes relations du port avec les quatre coins du monde et son *Hinterland*. Pourquoi ne pas imaginer un « plan de ville »

au fil du temps, et que l'essentiel du site réside dans l'interdépendance de certains de ses aspects avec d'autres, bien souvent situés hors de son périmètre physique. Pour les villes-ports, cette idée permet d'imaginer avec beaucoup plus de nuances ce mouvement continu dans lequel semble résider leur durabilité.

## Standardisation

Quand on observe la transformation urbaine mondiale des terrains portuaires délaissés ses dernières décennies, on ne perçoit pas (encore?) d'exemples phare qui illustreraient cette nouvelle approche. Trop souvent, les nouveaux quartiers urbains, érigés sur d'anciens terrains portuaires, semblent provenir d'un même moule et d'un même manuel de montage de projets. Qu'il s'agisse de Hambourg, Marseille, Sydney ou Londres, les constructions nouvelles s'installent comme de « grands projets » publics ou privés, souvent à la hâte et tournant le dos à leur emprise portuaire;

d'autres. Les villes de Nantes et Saint-Nazaire se sont réunies dans un effort commun pour créer une « métropole de l'estuaire », en valorisant les projets de transformations portuaires le long de la Loire. La transformation de l'île de Nantes, site de chantiers navals fermés dans les années 1980, en présente la plus grande entreprise : 330 hectares de sites portuaires et industriels, des quartiers d'habitat ouvrier et des ensembles de logements des années 1960. Entre 2000 et 2010, une équipe de paysagistes-urbanistes sous la direction d'Alexandre Chemetoff et un maître d'ouvrage public, la Samoa, sous la direction de Laurent Théry, ont conduit ce projet avec l'idée de « *transformer tout sans tout transformer* ».

En misant sur les ressources existantes, aussi bien matérielles qu'immatérielles, l'équipe a travaillé sur la base d'un plan évolutif, une sorte d'*anti-masterplan*. Ils ont ainsi intégré dans le nouveau tissu urbain et la nouvelle vie urbaine autant de qualités existantes que possibles : des hangars et des dépôts, d'énormes étendues d'asphalte, de la végétation pionnière, des pratiques commerciales et artistiques nées et naissant sur place, des mémoires, des atmosphères – non pas d'un seul coup, mais tout au long des dix ans qu'a duré l'opération. Ceci impliquait de ne pas avoir une idée prédéfinie du site dans vingt ou trente ans, mais de naviguer selon un mode de travail qui permette de capter l'avancement des transformations pour définir les interventions urbanistiques en rapport avec les changements observés à intervalles réguliers. En 2010, une deuxième équipe a pris la relève, avec en tête l'urbaniste Marcel Smets et le directeur de la Samoa Jean-Luc Charles, s'engageant à affiner la toile de relations de l'île de Nantes. Le rejet de visualiser un quelconque scénario final du site, la quasi-fusion des paysagistes-urbanistes avec le maître d'ouvrage, l'implantation du bureau des maîtres d'œuvre sur place, le *monitoring* quasi ethnographique du site,

→ QU'IL S'AGISSE DE HAMBOURG, MARSEILLE, SYDNEY OU LONDRES, LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES S'INSTALLENT COMME DE « GRANDS PROJETS » TOURNANT LE DOS À LEUR EMPRISE PORTUAIRE.

différemment, comme une carte des relations par exemple, ou comme un film, afin de laisser derrière nous cette fausse idée de la ville comme simple réalité physique, délimitée et figée dans le temps... En proposant une alternative, les chercheurs américains Carol Burns et Andrea Kahn, architectes-urbanistes, parlent de tout site urbain comme d'une « *construction dynamique et relationnelle* ». Cela permet alors de penser de multiples vérités pour décrire un site, à chaque fois construites par différentes personnes aux différentes perceptions. Que ces perceptions ne restent pas identiques

ils contiennent des programmes de bureaux, de centres commerciaux, de restauration, de loisirs et de logements de luxe, le tout au bord de l'eau. Rares sont les projets qui tiennent compte d'une culture locale, qui intègrent les dynamiques et les interrelations propres au site, pour les traduire ensuite dans l'évolution du système urbain.

## Exceptions françaises

Quelques exceptions confirment la règle et encouragent à poursuivre la recherche d'une durabilité version ville-port – peut-être précurseur pour

ont produit jusqu'à ce jour une transformation portuaire qui permet de reconnaître des principes de durabilité plus spécifiques, plus relationnels, plus dynamiques – «version ville-port».

## Expérimentation dunkerquoise

D'autres villes-ports se mettent en mouvement pour trouver des alternatives aux solutions durables standard. Notons ici, la ville de Dunkerque, troisième port de France, qui accueille depuis l'été dernier le *learning center* Ville durable sur le premier môle d'un terrain portuaire en transformation.

Si au premier coup d'œil, la décision de la Région Nord-Pas-de-Calais d'implanter un *learning center* sur un tel thème à Dunkerque ne paraît pas naturelle – en quoi cette ville présente-t-elle un modèle de ville durable? –, la situation particulière de la ville en révèle la logique: il n'existe pas de recette pour

résoudre le défi de Dunkerque, il faut innover, il faut oser, d'où la nécessité d'un terrain d'expérimentation, que permet Dunkerque. Cette communauté urbaine, rassemblée autour d'un complexe de sidérurgie «sur l'eau», établie par la volonté des élus politiques locaux en 1968, afin d'éviter la mainmise de l'État sur le développement du port, a été affectée par un recul de l'industrialisation et la fermeture des chantiers navals à la fin des années 1980. Elle a, par la suite, laissé passer l'opportunité de développer des plateformes à containers, et voit aujourd'hui la première génération d'employés portuaires et industriels partir à la retraite (*papy-boom*), tout en subissant la concurrence des grands ports de la mer du Nord, du Havre à Hambourg. Mais un processus de transformation est entamé: l'agence d'urbanisme de Dunkerque Agur a dessiné une toile industrielle de la ville-port, pour la première fois

en 2009. Cette cartographie permet de saisir les relations entre port, entreprises locales et régionales, marchés nationaux et internationaux. Le but est de développer «l'écologie industrielle» de Dunkerque, concept naissant visant à limiter les impacts des industries sur l'environnement (p. 68). Dans ce cas particulier, elle est l'instrument permettant de rendre visibles quelques-unes des forces de la culture locale dunkerquoise.

L'enjeu est de comprendre et d'intervenir aux bons endroits de ce système industrialo-portuaire, aussi spécifique que fragile, afin d'avoir un impact direct sur la situation sociale et environnementale qui détermine en grande mesure la qualité de vie de cette ville portuaire.

L'idée pourrait se résumer ainsi, et pourquoi pas se propager: ville durable rime avec ville vivable. ●

## SCIENCES HUMAINES

Comprendre l'humain et la société

NE MANQUEZ PAS  
CE NUMÉRO

Chez votre marchand  
de journaux

Sur commande page 82  
Par téléphone au 03 86 72 07 00  
Sur Internet [www.scienceshumaines.com](http://www.scienceshumaines.com)

SCIENCES HUMAINES  
NUMÉRO SPÉCIAL

# L'enfant et le langage

- Apprendre à parler
- Entrer dans l'écrit
- Les troubles du langage

ENQUÊTE  
FRANCE PAVILLONNAIRE,  
L'ENVERS DU DÉCOR

ORGANISATIONS  
LES ROBOTS VONT-ILS  
REMPLENER LE TRAVAIL ?

PHILOSOPHIE  
« Penser est une joie profonde »  
ENTRETIEN AVEC MICHEL SERRES

03 86 72 07 00

## Comment nourrir les villes ?

Les circuits courts permettent-ils de réduire notre empreinte écologique? Peuvent-ils garantir l'autosuffisance alimentaire des villes?

**A**ppuyée sur un attrait grandissant pour la vente directe des denrées alimentaires et les circuits dits « courts », l'idée que les grandes villes d'aujourd'hui pourraient devenir autosuffisantes revient de plus en plus souvent dans les discours médiatiques et sans doute aussi dans une partie significative des opinions publiques. Trois sources d'inquiétude motivent cet engouement: la qualité sanitaire des denrées alimentaires, la sécurité de l'approvisionnement et l'impact environnemental de nos systèmes de transport actuels.

- Les différentes crises sanitaires qui ont fait la une des journaux, comme celles de la « vache folle » ou de la grippe aviaire, ont laissé dans les esprits l'idée que c'est la distance entre producteurs et consommateurs qui en est la principale cause. Éloignés de leur clientèle, les producteurs pas plus que les intermédiaires ne se soucieraient de sa santé puisque cette

distance les met à l'abri des reproches qui pourraient leur être faits.

- L'affirmation répétée qu'une ville comme Paris ne disposerait que de trois jours de réserve alimentaire laisse quant à elle planer des doutes sur la capacité des grandes villes à assurer l'alimentation de leur population au cas où nos systèmes de transport deviendraient défaillants.

- Ces transports, dont une part importante se font par la route, sont aussi une source d'inquiétude du fait qu'étant de grands consommateurs d'énergies polluantes, ils mettent en péril la soutenabilité environnementale de notre système d'approvisionnement.

La ville autosuffisante apparaît dès lors comme une solution qui réglerait à la fois ces trois problèmes puisqu'elle rapprocherait les producteurs des consommateurs, qu'elle assumerait, de par sa proximité, la sécurité des approvisionnements et qu'elle polluerait moins puisqu'elle transporterait moins.

### Peurs alimentaires

Doit-on y voir une utopie concrète, c'est-à-dire un projet qui serait de nature à préfigurer un modèle de ville soutenable, ou ne s'agirait-il pas plutôt d'une vaine utopie, dans la mesure où les prémices qui se

mettent déjà en place sont souvent bien moins efficaces qu'on l'imagine en première analyse?

Alors que le contenu de nos assiettes n'a jamais été moins dangereux qu'aujourd'hui, les inquiétudes vis-à-vis de ce que nous mangeons sont de plus en plus grandes. Le fait qu'elles soient largement médiatisées en est certainement la cause principale, mais ce qui semble déterminant, c'est ce sentiment que les agriculteurs ont coupé des liens qui auraient été, dans l'imaginaire collectif en tout cas, bien plus intimes autrefois. Était-ce réellement le cas? À la campagne, sans doute, mais pour les citadins dont l'aliment principal a longtemps été le pain, le lien était déjà très indirect puisque le paysan livrait son blé au meunier qui livrait sa farine au boulanger. Le lien était en revanche bien plus étroit pour les fruits et légumes, cultivés à proximité de la ville par des maraîchers qui ne pouvaient guère s'éloigner du fait de la lenteur des transports incompatible avec la fraîcheur de leurs produits.

Or, la fraîcheur d'un produit ne dépendant pas de la distance du transport mais de sa durée, les choses ont changé avec l'avènement du chemin de fer. Les maraîchers se sont alors éloignés des villes en se souciant

### ROLAND VIDAL

Docteur en sciences de l'environnement, ingénieur de recherche à l'École nationale supérieure du paysage (ENSP, Versailles).



Rob van Esch / Shutterstock

À Breda, aux Pays-Bas, les fraises cultivées en suspension dans d'immenses serres sont devenues l'un des symboles de l'agriculture globalisée.

surtout, dans un premier temps, de s'installer à proximité des gares. Dès lors, ils n'ont plus été les vendeurs de leur propre marchandise et, de fait, un lien direct entre producteurs et consommateurs s'est rompu. Mais que représentait ce lien pour les populations ordinaires qui se nourrissaient essentiellement de pain ?

La question la plus importante n'est d'ailleurs pas celle-là. Elle est surtout de savoir dans quel sens ce découplage entre les bassins de production et les bassins de consommation a fait évoluer la qualité de l'alimentation, à laquelle contribuent beaucoup les produits frais. Et de ce point de vue, il est évident que les Parisiens, très mal nourris au début du 19<sup>e</sup> siècle, ont beaucoup mieux mangé à partir du moment où le chemin de fer a permis d'approvisionner les Halles de Paris en quantité suffisante pour une population qui ne cessait d'augmenter.

Ce qui a fondamentalement changé, c'est la nature des liens entre produc-

teurs et consommateurs qui passent désormais par l'intermédiaire d'un système complexe de distribution, à Paris comme dans toutes les grandes villes de France. Ce qui a changé aussi, pour les producteurs régionaux, c'est la possibilité de faire connaître leurs produits à un monde citoyen de plus en plus peuplé. C'est à cette époque, en effet, que sont nés la plupart des produits de terroir. La connaissance intime que l'on pouvait avoir de son maraîcher rencontré sur les marchés urbains a progressivement été remplacée par un lien plus indirect et une part croissante des institutions dans le contrôle de la qualité des aliments. C'est ainsi que naissent au fil du 20<sup>e</sup> siècle les appellations contrôlées et les organismes nationaux de contrôle sanitaire. Même si le système mis en place connaît de graves dérives avec la mondialisation des marchés, il ne faudrait pas oublier que c'est lui qui a permis l'éradication des grandes épidémies urbaines,

comme la tuberculose ou le choléra, qui ravageaient encore les villes du début du 19<sup>e</sup> siècle.

### Le retour de la famine ?

Le lien que l'on peut espérer établir entre producteur et consommateur n'a donc plus lieu, depuis l'invention du chemin de fer, d'être assuré par leur proximité géographique. Il peut l'être par le biais d'autres formes de proximité, davantage relationnelles que kilométriques, ce qu'ont d'ailleurs très bien compris certaines formes de ventes directes qui proposent des produits venus de toutes les régions de France et dont la qualité est garantie par la mise en réseau des producteurs.

On peut bien sûr se dire que cette distance géographique remet en cause la sécurité de l'approvisionnement alimentaire dans le cas où, pour une raison ou pour une autre, les systèmes de transport ne fonctionneraient plus. C'est là l'un des arguments majeurs de ceux qui imaginent une ville auto-suffisante dans laquelle il . . . .

..... serait toujours possible de s'approvisionner en se rendant à pied ou à vélo chez son producteur local. Mais là où cette ville imaginaire est une vaine utopie, c'est qu'elle ne prend pas en compte la surface de terres cultivables nécessaire à l'approvisionnement des habitants. La plus grande ville de France, Paris, mobilise pour l'alimentation des habitants de son agglomération quelque trois millions d'hectares, soit six fois plus que la Région Île-de-France en comporte. C'est-à-dire que même si l'on rapprochait les lieux de production au plus près de la ville, il faudrait quand même

à proximité des villes soit dans tous les cas la meilleure solution, ni d'un point de vue environnemental, ni du point de vue de la qualité des denrées produites. Pour les villes du nord de la France, comme Paris, les conditions climatiques sont loin d'être optimales pour bon nombre de cultures. Si l'on a bien cultivé des pêches à Montreuil et des fruits et légumes précoces au Potager du Roi de Versailles, il ne faudrait pas oublier que ces productions-là étaient réservées aux restaurants de luxe ou aux tables royales. Le Parisien moyen n'avait guère de produits frais à mettre dans son assiette durant les

montré, ce n'est pas le transport d'une denrée alimentaire qui consomme le plus d'énergie, mais sa production; or l'efficacité de celle-ci dépend surtout des conditions agroclimatiques de la région d'origine. Les travaux du DEFRA (2) ont montré, par exemple, que les tomates produites dans la région de Londres ont un coût environnemental bien plus élevé que celles produites dans le sud de l'Europe et transportées jusqu'à Londres. Ce n'est bien sûr pas le cas de toutes les cultures, et certaines d'entre elles, comme le cresson du sud de l'Essonne – qui doit d'ailleurs son existence au chemin de fer –, gagneraient à être protégées d'une urbanisation désordonnée qui tend à les faire disparaître. Les laitues, dont la Région Île-de-France est exportatrice, ont elles aussi leur place dans les conditions climatiques franciliennes. Mais pourquoi se priver aujourd'hui des tomates de Marmande, des melons de Cavaillon, des abricots du Roussillon et de tant d'autres de ces produits goûteux que les Parisiens ont eu la chance de découvrir il y a 150 ans? Pourquoi s'imposer un locavorisme radical qui serait contre-productif du point de vue de la qualité de notre alimentation tout comme de l'empreinte écologique?

## Les raisons de la délocalisation

Notre système alimentaire actuel n'est pas durable, on le sait. Ce qui n'est pas durable, c'est la manière dont on délocalise des productions sans se soucier de l'impact environnemental de cette délocalisation. C'est le cas, notamment, lorsque l'on produit des denrées ou des objets manufacturés gourmands en main-d'œuvre dans les pays où cette main-d'œuvre est moins chère, pour les vendre dans les pays où la clientèle a les moyens de les payer au meilleur prix. Le résultat en est un bénéfice purement financier, pour ceux qui en profitent, et un impact environnemental négatif pour tous les autres.

## → LES TOMATES PRODUITES DANS LA RÉGION DE LONDRES ONT UN COÛT ENVIRONNEMENTAL BIEN PLUS ÉLEVÉ QUE CELLES PRODUITES DANS LE SUD DE L'EUROPE ET TRANSPORTÉES JUSQU'À LONDRES.

parcourir des distances de l'ordre de 200 à 300 kilomètres pour nourrir tout le monde. Difficile d'imaginer parcourir ces distances à pied ou à vélo.

### L'illusion des *foodmiles* (1)

De fait, les villes et plus encore les métropoles ne peuvent pas fonctionner sans d'importantes infrastructures de transport. Lorsque les énergies fossiles manqueront, ou simplement lorsqu'elles commenceront à nous coûter trop cher, l'important sera bien plus d'améliorer l'efficacité énergétique de ces transports que d'en réduire à tout prix les distances. Pour cela, le développement du fret ferroviaire ou fluvial sera la solution la plus simple et la plus économique. La production de fruits et légumes à proximité de la ville, voire dans la ville elle-même, ne pourra dans le meilleur des cas répondre qu'à une toute petite partie des besoins alimentaires de la population.

Il n'est même pas certain, d'ailleurs, que la production de fruits et légumes

longs mois d'hiver et sa santé s'en ressentait d'ailleurs gravement. Ce que le chemin de fer lui a permis, c'est surtout d'avoir une alimentation équilibrée durant une plus longue période de l'année, grâce aux productions précoces des régions au climat favorable de l'ouest et du sud de la France.

Si l'on peut critiquer aujourd'hui la mondialisation des marchés qui nous permet de manger des cerises d'Afrique du Sud en plein hiver au prix d'un impact environnemental élevé, il ne faudrait pas pour autant revenir aux modes alimentaires du 18<sup>e</sup> siècle où seule une minorité de privilégiés s'alimentaient correctement. Ce serait revenir aussi aux catastrophes sanitaires qui étaient à l'époque autrement plus graves qu'aujourd'hui, même si elles étaient moins médiatisées. Ce ne serait pas, non plus, aussi efficace qu'on le dit parfois du point de vue de la consommation énergétique.

Car, de nombreuses études l'ont

Alberto Magnaghi nous l'a bien montré, nous devons reterritorialiser nos modes de fonctionnement pour aller vers des projets locaux soutenable (3). Mais le projet local, tel que le définit A. Magnaghi lui-même, n'est pas du localisme. Ce n'est pas le repli sur elle-même d'une communauté qui se couperait du reste du monde, mais une optimisation des moyens de production en fonction des ressources propres de chaque territoire et dans une logique d'échange avec les autres territoires, ce qu'il appelle des «solidarités interlocales».

D'un point de vue environnemental, ce qui doit guider l'emplacement d'une production, c'est d'abord son efficacité énergétique, mesurée à l'aide d'analyses de cycles de vie (4) et non en comptant simplement les kilomètres parcourus. On doit ainsi prendre en compte non seulement le coût environnemental de la pro-

duction mais aussi le mode de transport utilisé. C'est là que certaines pratiques de vente directe sont loin d'être aussi vertueuses que la simple mesure des kilomètres pourrait le laisser entendre. Quelle est l'efficacité énergétique d'un produit local quand le citoyen doit se rendre en voiture à la ferme pour l'acheter? Quelle est celle de ces paniers de légumes transportés vers les villes dans de petites camionnettes qui consomment dix fois plus de carburant par kilogramme qu'un semi-remorque (et cent fois plus que le train ou le bateau)... surtout lorsqu'elles doivent faire le voyage de retour à vide?

Si la ville durable de demain devra tendre vers une certaine autosuffisance, ce ne pourra être qu'en en comprenant bien l'échelle et la nature.

L'échelle, ce ne sera certainement pas celle de la ville, mais tout au plus

celle de la région urbaine comprise dans son sens le plus large.

Quant à la nature de cette autosuffisance, elle ne devra pas être comprise comme une forme d'autarcie mais comme la capacité à produire ce qui convient le mieux à chaque territoire et à échanger ce qui doit l'être avec les autres territoires. ●

(1) Parfois traduit par «kilomètres alimentaires», le néologisme «*foodmiles*», né en Angleterre désigne – et dénonce – l'impact environnemental dû au transport des denrées alimentaires sur de longues distances.

(2) Department of Food and Rural Affairs, équivalent anglais du ministère de l'Agriculture français.

Voir «Comparative life-cycle assessment of food commodities procured for UK consumption». Consultable sur <http://randd.defra.gov.uk>.

(3) Alberto Magnaghi est un architecte urbaniste italien auteur notamment de deux ouvrages traduits en français: *Le Projet local* (Mardaga, 2003) et *La Biorégion urbaine. Petit traité sur le territoire bien commun* (Étérotopia, 2014).

(4) L'analyse de cycle de vie (*life-cycle assessment*) est un processus d'évaluation par lequel on mesure l'ensemble des impacts environnementaux d'un produit.

## L'École française de socioanthropologie d'hier à aujourd'hui : une aventure intellectuelle unique, retracée magistralement par Salvador Juan

En librairie, et sur commande à :

**editions.scienceshumaines.com**

ou par téléphone au **03 86 72 07 00**

Livraison sous 72 h en France métropolitaine

**Éditions**  
SCIENCES  
HUMAINES

**NOUVEAUTÉ**

Salvador Juan

**L'ÉCOLE FRANÇAISE DE  
SOCIOANTHROPOLOGIE**

Préface de Georges Balandier



**Éditions**  
SCIENCES  
HUMAINES

ISBN : 978-2-36106-332-0  
304 pages - 19 €

<http://editions.scienceshumaines.com/>

## Amap : des légumes et du lien social

Outre leurs fonctions alimentaires, les amap ont un rôle éducatif et permettent de renforcer les liens sociaux.

Depuis quelques décennies, divers mouvements revendiquent des modalités d'échanges reposant sur la volonté de vouloir rapprocher producteurs et consommateurs, non seulement en raccourcissant les circuits de commercialisation, mais en construisant des échanges équitables, du lien social, des relations de proximité, de la confiance et de la convivialité.

C'est en particulier le cas des associations pour le maintien de l'agriculture paysanne (amap) en France. Les amap reposent sur un partenariat qui s'établit entre un groupe de consommateurs et un agriculteur. Les consommateurs s'abonnent sur une saison et paient les produits à l'avance à un prix considéré comme rémunérateur pour l'agriculteur. Ils s'engagent également à participer à l'animation de l'association (organisation des lieux de distribution des paniers, du dispositif d'information...). De son côté, l'agriculteur s'engage à fournir des produits de façon régulière selon les termes du contrat signé entre lui et les consommateurs et à participer

à la vie de l'association, notamment en étant présent lors des distributions et en ayant un rôle pédagogique et d'information sur les produits et leur mode de production. Il s'engage enfin sur la transparence concernant l'origine des produits, les méthodes de production utilisées, la fixation du prix du panier, etc.

La formule amap est apparue très séduisante à bien des égards. Bousculant les modalités traditionnelles du commerce alimentaire, défendant des valeurs de solidarité et d'équité, les amap sont devenues le symbole de la remise en cause du système alimentaire conventionnel reposant sur la concentration, la spécialisation et la financiarisation. La première amap est apparue dans le Var en 2001. Depuis, le mouvement a essaimé dans presque toutes les régions et on en compterait aujourd'hui plus de 2000 sur tout le territoire.

### Reconnaissance du travail

Au-delà de l'approvisionnement alimentaire, les amap sont ainsi vues comme remplissant un certain nombre de fonctions sociales touchant tant les agriculteurs que les consommateurs.

Commençons par les agriculteurs : que retirent-ils de leur participation aux amap ? Leurs bénéfices potentiels peuvent être examinés autour de trois dimensions, inspirées par la classification de Serge Paugam (1) : la reconnaissance sociale (*Homo sociologicus*), la satisfaction trouvée dans la réalisation



Marta Nascimben/Rea

du travail (*Homo faber*) et la reconnaissance financière (*Homo oeconomicus*) (2).

Toutes les études confirment que la reconnaissance sociale du travail fourni est forte pour les agriculteurs, du fait des retours directs des clients et de la fierté ressentie d'être en phase avec ce qui est perçu des attentes sociales en matière de qualité des produits et de protection de l'environnement. Concernant la satisfaction au travail, les résultats sont moins tranchés. Le travail reste astreignant, physiquement pénible et s'y ajoute une charge mentale liée à la complexité de l'organisation à mettre en place. Quant à la reconnaissance financière, elle est relative aux attentes de chacun. Selon la charte des amap, l'agriculteur et les consommateurs s'entendent sur un prix pour les paniers : il doit rétribuer correctement le travail du producteur et être avantageux pour le consommateur (compte tenu de la réduction des coûts de commercialisation et des risques d'inventus). Mais la réalité est plus complexe. Les quelques recherches portant sur la question du prix des paniers montrent que les agriculteurs le fixent en fonction des prix de marché et de leurs

#### PATRICK MUNDLER

Professeur d'économie agricole et d'économie de l'environnement à l'université Laval (Québec), il a publié, avec Lahsen Abdelmalki, *Économie de l'environnement et du développement durable*, De Boeck, 2010.

perceptions du consentement à payer des consommateurs (3). Au final, les prix des paniers restent proches de ceux des «marchés» et les agriculteurs mettent beaucoup de temps et d'énergie pour



**Amap partenaire de la ferme bio de Marconville, proche de Beauvais.**

assumer un travail de conditionnement et de distribution qui reste en fin de compte faiblement rémunéré.

Pour les consommateurs, les amap répondent à plusieurs attentes: l'accessibilité à l'alimentation, les effets supposés sur la santé et l'éducation et les liens sociaux.

### Un public bobo ?

L'observation des lieux de distribution dans les villes françaises montre un grand nombre de possibilités. Elle montre toutefois une quasi-absence dans certaines banlieues. Ce constat renvoie à la question de l'accessibilité sociale des amap. Toutes les études convergent vers le même résultat: le public des amap se distingue par sa forte proportion de gens ayant un niveau supérieur d'éducation, et ce dans tous les pays où des études ont été conduites.

Faut-il pour autant en conclure que ce mode de distribution n'est réservé qu'à un public aisé et «bobo»? Là encore, pas si simple. Les amap sont, par exemple,

très fortement implantées dans les milieux étudiants, qui ne se distinguent pas par leur pouvoir d'achat élevé. Le lien niveau d'éducation-achat en amap s'explique bien davantage par l'attention portée à l'alimentation d'un public mieux formé et plus critique vis-à-vis du système alimentaire conventionnel. Plus que des freins économiques, la faible proportion de ménages défavorisés dans les amap s'explique par une certaine distance sociale et l'absence d'amap dans certains quartiers témoigne aussi du fait qu'elles ne sont pas parvenues à fidéliser une clientèle suffisante, malgré diverses tentatives d'installation.

### Amélioration des habitudes alimentaires

Dans le prolongement, la participation aux amap est réputée influencer positivement la consommation de fruits et légumes frais et plus largement d'aliments sains et cuisinés à la maison. Par exemple, à New York, les membres des «community supported agriculture» (équivalent nord-américain des amap) consomment 2,2 portions de légumes en plus (4). Diverses enquêtes faites auprès des consommateurs confirment qu'ils sont entre 70 et 75% à déclarer avoir amélioré leurs habitudes alimentaires, mais sur ce sujet également, le niveau d'éducation semble jouer un rôle majeur.

L'amélioration des habitudes alimentaires renvoie donc à la façon dont les consommateurs sont formés et informés, ce qui touche à une autre fonction des amap: celle liée au rôle éducatif joué par les agriculteurs auprès de leurs «amapiens». Il est connu que diverses pratiques visant à fournir des fiches recettes ou à inviter les consommateurs à venir découvrir la ferme de visu, voire à donner une ou deux journées de travail, sont fréquentes dans les amap. Certains auteurs estiment que le potentiel éducatif des interactions directes entre producteurs et consommateurs est fort et permet aux agriculteurs de contribuer réellement à l'éducation des consommateurs (5).

La dernière dimension est celle de l'encastrement et du lien social, fondamentale pour les promoteurs des amap. Avec d'autres formes de distribution de proximité, les amap contribuent à relocaliser et resocialiser l'alimentation. Pour certains auteurs, ce sont les caractéristiques mêmes des produits qui sont enrichies par l'encastrement des marchés de proximité: par le fait qu'il est produit par son «fermier de famille», le produit prend différents attributs écologiques et sociaux.

On ne saurait terminer sur ce sujet sans évoquer les formes hybrides d'agriculture urbaine qui puisent tout à la fois leurs racines dans les amap et dans les jardins communautaires. Nous avons repéré diverses initiatives (6) à cheval entre jardinage communautaire et système de paniers solidaires associant des familles urbaines, qui achètent les paniers tout en participant régulièrement aux travaux et des jardiniers salariés de l'association qui assurent la gestion des jardins au quotidien et la fourniture hebdomadaire des paniers. Là se croisent donc des jardiniers, à la fois patrons et clients et des jardiniers, à la fois agriculteurs et salariés. C'est là une autre fonction sociale des amap: elles contribuent à alimenter un flot continu d'innovations sociales et organisationnelles autour de l'alimentation dans les quartiers urbains et périurbains. ●

(1) Serge Paugam, *Le Salarié de la précarité*, Puf, 2000.

(2) Annie Dufour et al., «L'herbe est-elle plus verte dans le panier? Satisfaction au travail et intégration professionnelle de maraîchers qui commercialisent sous forme de paniers», in Jean-Baptiste Traversac (dir.), *Circuits courts. Contribution au développement régional*, Educagri, 2010.

(3) Patrick Mundler, «Le prix des paniers est-il un frein à l'ouverture sociale des amap? Une analyse des prix dans sept amap de la région Rhône-Alpes», *Économie rurale*, n° 336, juillet-août 2013.

(4) J. Cohen, S. Gearhart et E. Garland, «Community supported agriculture: A commitment to a healthier diet», *Journal of Hunger & Environmental Nutrition*, vol. VII, n° 1, 2012.

(5) Abel D. Alonso, «To what extent do farmers educate consumers? A case study from Alabama», *Journal of Agricultural & Food Information*, vol. XI, n° 4, 2010.

(6) Patrick Mundler et al., «Tous agriculteurs? L'agriculture urbaine et ses frontières», *Géocarrefour*, vol. LXXXIX, n° 1-2, 2014.

# ACTIVITÉ



Matthew Micah Wright / Getty

Sur le port d'Auckland, Nouvelle-Zélande, l'une des villes ayant la plus haute qualité de vie selon le classement Mercer.

## La qualité de vie, une compétition mondiale

### JULIEN DAMON

Professeur associé à l'IEP-Paris, il a dirigé, entre autres, *Villes à vivre. Modes de vie urbains et défis environnementaux*, Odile Jacob, 2011.

Partout dans le monde, les grandes villes cherchent à peaufiner leur image. Une compétition mondiale s'est ouverte pour savoir laquelle sera la plus belle, la plus riche, la plus écolo... Celle où il fait bon vivre !

**E**n 2015, Vienne est la ville où l'on vivrait le mieux au monde, selon le palmarès Mercer des villes offrant le meilleur cadre de vie. Paris, dans ce même classement, se trouve en 27<sup>e</sup> position. Si des palmarès de villes ont été conçus et publiés dès les années 1970 en France, les études internationales sont plus récentes. Elles sont devenues un instrument, discuté mais très utilisé, de mesure de l'attractivité urbaine.

### Classer les villes par les prix et la qualité de vie

Les villes sont engagées dans une grande compétition d'image et d'attractivité. À l'échelle mondiale, elles sont scrutées et comparées par des batteries d'enquêtes. Le classement des villes est devenu une industrie pour les cabinets de conseil, les universités, les multinationales. Et on ne compte plus les études annonçant la ville la plus chère, la plus accueillante, la plus puissante, la plus *cool*, la plus durable, la plus favorable (ou défavorable) à l'environnement.

Les enquêtes portent principalement sur deux thèmes: les prix et la qualité de vie. Et dans cette deuxième famille d'étude, les dimensions environnementales prennent de plus en plus de place.

Établir des classements selon les prix et les niveaux de vie dans les villes est un exercice difficile. Ces études, souvent répercutées dans la presse, sont principalement produites par des banques ou des cabinets de conseil. Elles reposent sur la comparaison du coût d'un panier de produits, de biens et services. Ce panier comprend généralement, mais pas systématiquement, le logement, les transports, l'alimentation, les vêtements, les loisirs. Les données recueillies, dont l'évolution dépend directement des cours de change, sont destinées à être utilisées par les gouvernements et les multinationales pour protéger le pouvoir d'achat de leurs employés expatriés. Elles permettent d'afficher «la ville la plus chère du monde», celle-ci chan-

geant chaque année, mais également dans l'année, en fonction des enquêtes.

D'autres enquêtes portent sur la qualité de vie. Leurs résultats dépendent moins des fluctuations de change et du niveau de développement économique. Dans l'étude menée par le cabinet Mercer, la qualité de vie est analysée selon une quarantaine de facteurs réunis en 10 catégories (stabilité politique, environnement économique, offre culturelle, offre de services sanitaires, offre éducative, réseaux de transport, services récréatifs, offres de consommation, logement, environnement naturel). Il s'ensuit un index de qualité de vie qui permet des hiérarchisations. Le classement, qui ne subit pas de profonds changements entre les années, est très attendu. Selon la livraison 2015, Vienne est toujours la ville offrant le meilleur cadre de vie. Les villes européennes dominent le haut du classement, avec les grandes villes en Australie et en Nouvelle-Zélande. Zurich, Auckland, et Munich sont en deuxième, troisième et quatrième positions. En cinquième place, Vancouver est la première ville et la seule ville d'Amérique du Nord présente dans le top 10. Singapour (26) est en tête des villes asiatiques, tandis que Dubaï (74) occupe la première place au Moyen-Orient et en Afrique. Enfin, Montevideo en Uruguay (78) prend, quant à elle, la première place pour l'Amérique du Sud. En France, Paris est la première ville (27), suivi de Lyon (39), Pointe-à-Pitre (69) et Nouméa (111).

### La qualité de l'environnement

Avec l'affirmation de la préoccupation environnementale sur les agendas politiques internationaux, nationaux et locaux, l'environnement a été érigé en priorité des stratégies métropolitaines. Le thème est, en tout état de cause, devenu si important qu'il est lui-même sujet de palmarès des villes. Même si la définition de la durabilité ne va pas de soi, c'est une comparaison et une compétition des villes durables

qui s'opèrent. Il y a, en l'espèce, à la fois une coopération des villes et une concurrence entre ces mêmes villes. Coopération, car les villes et réseaux de ville échangent des idées et bonnes pratiques, par exemple en matière d'énergie photovoltaïque, de circuits courts de logistique, ou d'analyses économiques sur le cycle de vie. Concurrence, car il s'agit d'être repéré et distingué. Un néologisme a même été forgé pour désigner cette coexistence de la coopération et de la compétition: la coopétition. Voici certainement le terme qui désigne au mieux l'effervescence autour de la ville durable: de la collaboration par des acteurs par ailleurs concurrents.

L'environnement est en tout cas devenu une dimension cruciale de comparaison, nourrie par les classements. Ainsi Mercer, à partir de 2010, a innové en produisant, à côté de son classement désormais habituel des villes, un «écoclassement». . . . .

### Qualité de vie: le top ten (classement Mercer)

- |              |               |
|--------------|---------------|
| 1. Vienne    | 6. Dusseldorf |
| 2. Zurich    | 7. Francfort  |
| 3. Auckland  | 8. Genève     |
| 4. Munich    | 9. Copenhague |
| 5. Vancouver | 10. Sydney    |

### Qualité environnementale: le top ten européen (Green Cities Index)

- |               |              |
|---------------|--------------|
| 1. Copenhague | 6. Zurich    |
| 2. Stockholm  | 7. Helsinki  |
| 3. Oslo       | 8. Berlin    |
| 4. Vienne     | 9. Bruxelles |
| 5. Amsterdam  | 10. Paris    |

## Le «city branding»

S'il rappelle la tradition des devises et des blasons des villes européennes, le *city branding* – c'est-à-dire la promotion de l'image de marque des villes – s'inspire des techniques modernes de commercialisation pour valoriser la ville à travers la création d'une marque et de slogans publicitaires tels que «MADrid about you», «I Amsterdam», «OnlyLyon». La marque doit contribuer à rendre la ville identifiable et désirable. Le *city branding* correspond à la fois à une démarche de labellisation faisant ressortir des attributs matériels de la ville et affirmant son statut (de capitale, de technopole innovante, de ville verte) et un marquage symbolique reposant sur la mise en avant de valeurs locales spécifiques, d'une histoire singulière, de sa « personnalité », son dynamisme, ses qualités esthétiques, son patrimoine ou encore son ambiance et son animation. Grâce à ce marketing identitaire, des villes comme Barcelone, Bilbao, Dublin ou encore Manchester se sont dotées d'un nouveau « capital image » qui a largement contribué à renforcer leur attractivité. Nombre de villes se dotent d'un service de marketing urbain. Dans le cadre de ces politiques, pouvoir être reconnu ou labellisé comme écoquartier, ville durable, ville verte, ville « inclusive », ou – nouveau terme en vogue – ville résiliente importe considérablement. Il n'en va plus seulement, en France, de panneaux d'entrées de ville présentant une reconnaissance « ville ou village fleuri » mais d'arguments essentiels à faire valoir à des investisseurs et des habitants (actuels ou à venir). ● J.B.

• • • • Portant sur les mêmes villes, il est établi à partir d'un indice synthétique prenant en compte 6 critères : accès à l'eau ; qualité de l'eau ; gestion des déchets ; égouts ; pollution de l'air ; congestion du trafic. Dans la première livraison de ce classement des écovilles, Calgary pointait en tête, Port-au-Prince en dernière place. Relevons que la correspondance est loin d'être exacte entre



LES VILLES LES PLUS «VERTES»  
RASSEMBLENT MOINS DE 1 MILLION  
D'HABITANTS.

qualité de vie et qualité de l'environnement, au moins avec ce type de classement (dépendant du poids affecté aux différents critères). Seulement 7 villes se trouvaient, dans les deux cas, parmi les 20 premières métropoles : Berne, Copenhague, Ottawa, Stockholm, Vancouver, Wellington, Zurich.

À l'échelle européenne, un *Green Cities Index* a été publié pour la première fois juste avant le sommet de Copenhague, en 2009. Produit par Siemens et par *The Economist*, ce classement européen évalue les performances environnementales de 30 villes, dans 30 pays. Il voit 3 villes scandinaves occuper les 3 premières places : Copenhague, Stockholm et Oslo. L'étude des villes traite une trentaine d'indicateurs, répartis en 8 catégories : émissions de carbone ; énergie ; bâtiments ; transports ; eau ; gestion des déchets ; qualité de l'air ; gouvernance environnementale. Les villes les plus «vertes» se caractérisent par leur taille. Elles rassemblent moins de 1 million d'habitants. Ceci se comprend aisément, car des villes plus petites permettent des déplacements plus courts avec des modes de déplacement plus doux (marche, vélo). Il existe aussi une forte corrélation, plus forte encore, avec leur niveau de richesse, ce qui ne saurait étonner car elles peuvent plus puissamment investir dans des infrastructures écologiquement efficaces. Toujours en Europe, c'est la

Commission européenne qui a lancé une démarche d'«audit urbain», avec un système d'enquêtes sur la qualité de vie. Les habitants de 79 villes européennes sont interrogés sur 2 grands registres : leur niveau de satisfaction à l'égard de leur ville, leurs préoccupations environnementales locales (qualité de l'air, espace vert, etc.). Les villes françaises se distinguent par l'appréciation positive qui est faite, par leur population, de leur engagement dans la lutte contre le changement cli-

matique. Bordeaux, Strasbourg, Lille et Rennes comptent parmi les 6 villes où la population estime avec la plus grande force que la municipalité est véritablement engagée dans ce combat. À l'autre extrémité, on trouve Rome, Athènes, Bratislava, mais aussi Marseille...

## Durabilité et qualité de vie au cœur de l'attractivité

Une ville n'est pas seulement un lieu où l'on travaille et où l'on crée des richesses, mais aussi, voire surtout, un lieu où l'on vit, dont on attend du bien-être et où l'on consomme des services collectifs et des loisirs. Pour les villes, la qualité de vie est un enjeu qui croît avec l'augmentation de la mobilité. Lorsqu'ils sont en mesure de choisir, les ménages recherchent, en effet, le meilleur compromis entre opportunités professionnelles et qualité de vie. La situation géographique, le climat, l'offre urbaine (qualité des équipements, services aux particuliers, commerces, espaces verts, etc.), l'offre scolaire et universitaire deviennent des éléments de plus en plus décisifs dans les choix de localisation résidentielle.

La qualité de l'offre résidentielle et urbaine est de plus en plus prise en compte par les entreprises qui souhaitent implanter un nouvel établissement dans une agglomération. De la qualité de cette offre dépend, en effet, la capacité de ces entreprises à attirer et

stabiliser leur main-d'œuvre sur place, et ceci d'autant plus que celle-ci est qualifiée.

On a longtemps pensé que le travail allait vers le capital. Il semble que ce soit maintenant l'inverse. Les villes qui réussissent ne sont pas celles qui attirent les investissements, mais celles qui attirent d'abord les talents. La baisse des coûts de communication et de déplacement entraîne une profonde révision des paramètres de l'implantation géographique. Si les choix de localisation des firmes demeurent structurants, à moyen terme ce sont les choix résidentiels, notamment des plus «talentueux», qui deviennent déterminants. La qualité de vie, pour les mieux dotés, devenue donnée centrale, fait primer l'infrastructure immatérielle sur l'infrastructure matérielle.

Deux problèmes gigantesques surgissent. Tout d'abord l'infrastructure matérielle doit déjà être présente, maintenue et consolidée. Ce qui n'est pas partout le cas. Loin de là. Ensuite, émerge la question de la place (dans l'économie et dans la ville) de la main-d'œuvre non qualifiée. Les riches créatifs doivent pouvoir cohabiter avec les pauvres, moins créatifs, de manière harmonieuse et durable. Et l'équilibre est difficile à trouver. C'est là toute la quadrature du cercle de la ville durable : assurer un développement économique qui ne soit pas défavorable à l'environnement tout en assurant un certain niveau de cohésion sociale. Si, bien entendu, tout peut être conciliable dans les discours, il n'existe pas d'équilibre local parfait entre les 3 grands enjeux du développement durable : le défi économique (attirer des emplois et des ressources), le défi social (permettre la cohabitation d'habitants différents), et les grands défis environnementaux. La ville étant la plus grande chose artificielle construite par les hommes, et qui attire toujours davantage l'humanité, il n'est pas évident d'y gérer plus efficacement la nature. D'où une compétition de communications mais aussi de réalisations afin de se présenter sous un jour propice. ●

## New York et les deux théories de l'attractivité

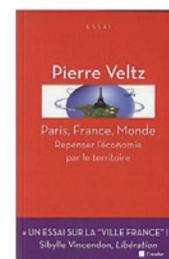
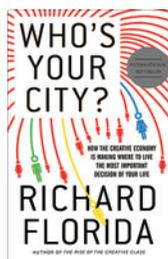
Les théories de l'attractivité s'organisent autour de deux pôles. D'un côté, le géographe star Richard Florida estime que l'attractivité d'une ville procède d'une règle des 3 T (tolérance, technologie, transports). C'est l'offre de mobilité, la mobilisation des nouvelles technologies et l'acceptation de modes de vie différents qui permettent d'attirer les talents. L'expert a récemment ajouté un quatrième T, celui de territoires, pour bien prendre en compte le déterminant territorial essentiel qu'est la géographie.

D'un autre côté, l'économiste libéral Edward Glaeser estime que la première condition de l'attractivité est la sécurité, suivie de l'initiative privée, de la mobilité et du développement des universités. Aux 3 T répondent, avec E. Glaeser, les 3 C de l'attractivité urbaine : concurrence (comme source d'émulation), connexion (matérielles et immatérielles), capital humain (à attirer et sécuriser). On peut forcer le trait à partir de l'exemple de New York. Comment expliquer le succès d'une ville qui, dans les années 1970, incarnait la violence et la faillite économique ? Deux *mugs* incarnent l'alternative. Sur le premier, le célèbre slogan «*I love New York*», inventé dans les années 1970 et repris partout dans le monde. Ce *mug*, à rapprocher des prescriptions de R. Florida, représente le marketing urbain qui vise à changer l'image de la ville. Le deuxième *mug*, à rapprocher d'E. Glaeser, provient du département de police de New York. Celui-ci est connu pour sa politique de tolérance zéro, politique discutée mais qui a accompagné la spectaculaire baisse de la criminalité à New York. Un *mug* pour l'image d'ouverture et de tolérance, un *mug* pour l'image de tolérance zéro et de dépression. Tout le champ des possibles en matière d'attractivité. ● J.D.



### À lire

- **Who's Your City? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life**  
Richard L. Florida, Basic Books, 2008.
- **Des villes et des hommes. Enquête sur un mode de vie planétaire**  
Edward Glaeser, Flammarion, 2011.
- **Paris, France, Monde. Repenser l'économie par le territoire**  
Pierre Veltz, L'Aube, 2012.



# ACTIVITÉ

## Kalundborg : un modèle d'écologie industrielle

La réussite de Kalundborg s'est construite durant une vingtaine d'années avec un triple objectif : optimiser l'usage de l'eau, réduire la consommation d'énergie et recycler les déchets.

**K**alundborg est une commune de 50 000 habitants (20 000 jusqu'à la fusion avec d'autres communes proches en 2007), située en bordure de la mer du Nord à une centaine de kilomètres à l'ouest de Copenhague. Sa situation géographique, dans un fjord relativement profond, lui a permis d'acquérir au fil des siècles, grâce à son port libre de glace toute l'année, un rôle stratégique en matière d'échanges commerciaux et de développement industriel. Mais si Kalundborg est connue à travers le monde, c'est surtout parce qu'elle est régulièrement citée depuis la fin des années 1980 comme l'une des toutes premières expériences d'écologie industrielle à l'échelle d'une agglomération. Kalundborg est ainsi souvent pré-

sentée, notamment dans la littérature scientifique anglo-saxonne, comme une preuve de la réussite possible de cette nouvelle approche du système industriel.

Constituée de quatre entreprises au départ, la symbiose\* industrielle de Kalundborg s'est construite en plusieurs étapes, et s'appuie aujourd'hui sur une vingtaine de firmes et la participation active de la municipalité de Kalundborg. À l'origine de la symbiose danoise, il y a l'implantation sur le site à la fin des années 1950 de deux grandes entreprises : une centrale électrique fonctionnant au charbon, Asnaes Powers Station, et une raffinerie de pétrole, Statoil. Très vite sont venues s'ajouter d'autres firmes comme l'entreprise de biotechnologies Novo Group, l'entreprise de production de panneaux en plâtre Gyproc, ainsi que la municipalité de Kalundborg. Voilà pour le « cœur » de la symbiose. La symbiose industrielle ne s'est pas construite en un jour : elle a pris une bonne vingtaine d'années. Il s'agit de toute évidence d'un processus qui s'est élaboré dans le temps, par le développement des interactions entre les firmes et avec les acteurs publics relayées par l'Institut de la symbiose (1). Réduits à l'origine au flux d'eau et vapeur, les échanges

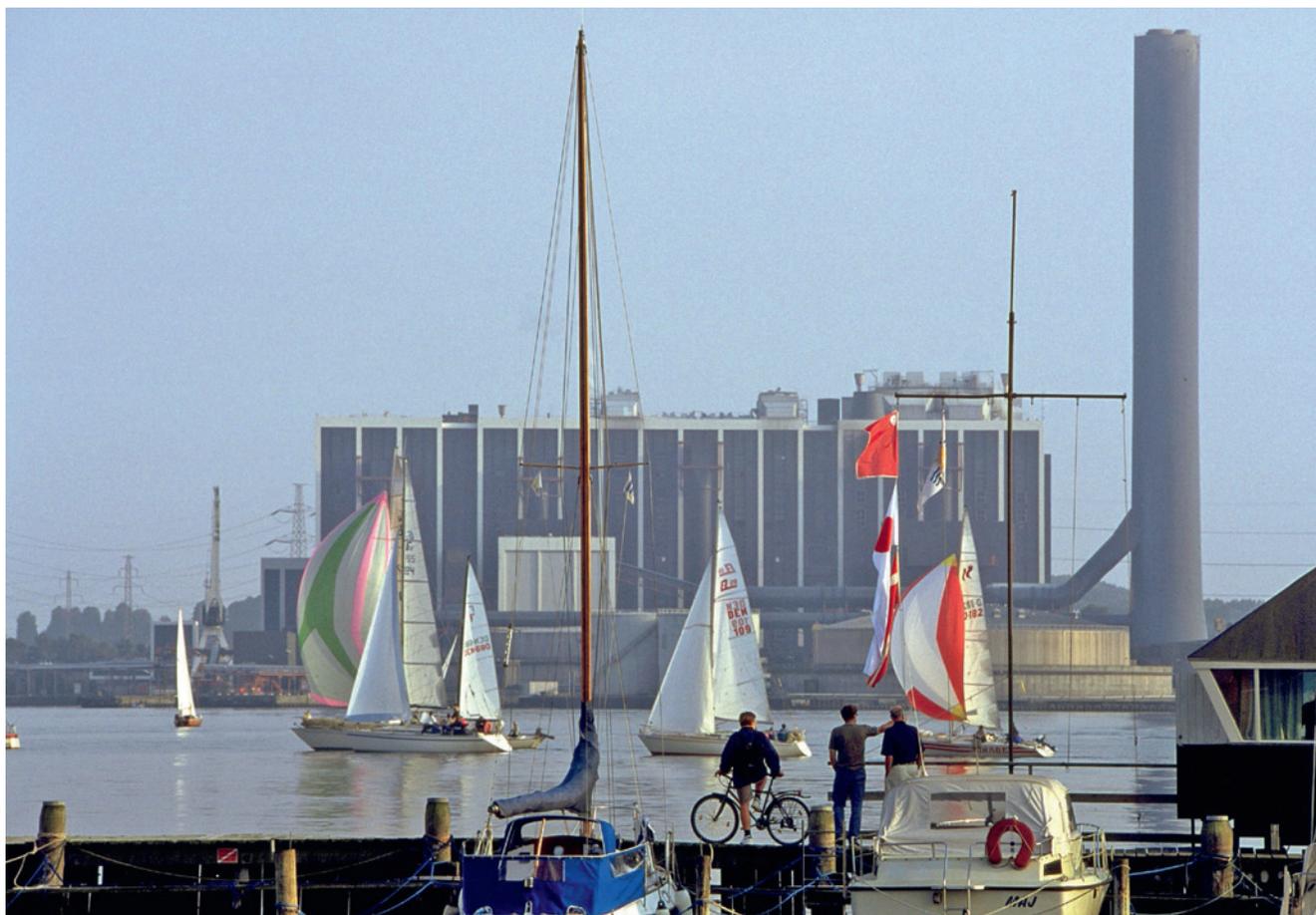
se sont ensuite étoffés, au point que l'on a pu parler, à partir de la fin des années 1980, d'une véritable « symbiose industrielle ». À partir des années 1980, le réseau s'était élargi à d'autres secteurs de l'économie (cimenterie, production de fertilisants agricoles, ferme aquacole et fermes d'élevage, entreprise de décontamination des sols, entreprise de gestion des déchets, entreprise de production de bioéthanol...), qui sont restés toutefois à la marge du cœur du réseau. Fondamentalement, cette symbiose s'est articulée autour de trois objectifs principaux : l'optimisation de l'usage de la ressource en eau, la réduction de la consommation d'énergie, le recyclage des déchets matériels et sous-produits pour limiter la consommation de matières premières.

### L'importance de l'eau

Le point de départ est constitué par les énormes besoins en eau de la raffinerie et de la centrale électrique, que le réseau d'eau municipal ne pouvait pas satisfaire. Les ponctions de plus en plus importantes réalisées dans le lac Tisso, à proximité du site, et dans les nappes phréatiques ont convaincu les industriels et la municipalité de la nécessité de mettre en place un circuit fermé

#### CHRISTOPHE BEAURAIN

Professeur de géographie à l'université de Limoges, il a notamment publié, avec Jérôme Longuépée, « De conflits en coopérations : territoire et environnement industriel dans l'agglomération de Dunkerque », in François Bost et Sylvie Daviet (dir.), *Entreprises et environnement. Quels enjeux pour le développement durable ?*, Presses universitaires de Paris-Ouest, 2011.



Benoit Decout/Rea

*Dans le port de Kalundborg, au Danemark, les plaisanciers naviguent dans un décor industriel.*

d'échange d'eau. Progressivement, les échanges d'eaux de toute nature (eau de refroidissement, eaux usées, eau de surface, eau de drainage), plus ou moins retraitées, se sont ainsi multipliés entre les grandes firmes du territoire et le réseau public de la commune de Kalundborg, générant de substantielles économies de consommation d'eau et des réductions importantes de rejets dans le sol ou les rivières proches. Par exemple, l'eau sortant des process de

la raffinerie Statoil a pu être récupérée par la centrale électrique comme eau de refroidissement, ou encore pour son installation de désulfuration. Réciproquement, l'eau de chaudière de la centrale a pu être récupérée par la raffinerie, évitant à celle-ci d'investir dans une installation de traitement des eaux. Mais d'autres entreprises ont pu également bénéficier de cette coopération, comme Novo Nordisk, les entreprises de ciment et de nickel ou la ferme aquacole, utilisatrice d'eaux chaudes pour l'élevage des poissons. La mise en place de pipelines entre ces différentes firmes et l'installation de traitement des eaux de Kalundborg a constitué le support matériel de ces flux.

C'est à partir de ce nouveau circuit d'eau que se sont progressivement développées d'autres synergies : sur les sources d'énergie, la vapeur ou la

chaleur issues du process de certaines firmes, ou le recyclage des produits résiduels ou sous-produits. Au début des années 1970, l'entreprise Gyproc, qui utilisait beaucoup d'énergie pour le chauffage du gypse et du plâtre, a sollicité la raffinerie pour utiliser ses excès de gaz. De la même manière, les échanges de vapeur sont également devenus une composante essentielle de la symbiose, avec la multiplication des flux depuis la centrale électrique vers la raffinerie, l'entreprise Novo Nordisk (pour ses tours de fermentation), et le réseau de chauffage urbain mis en place par la commune de Kalundborg dès 1981. Très souvent, ces flux de vapeur ont largement contribué à l'augmentation des flux d'eau entre les mêmes acteurs.

Les flux se sont également élargis au fil des ans aux déchets et sous-produits issus des process d'entre- . . . .

## MOT-CLÉ

### ● Symbiose

La symbiose est une association nécessaire et obligatoire entre deux ou plusieurs organismes ne pouvant vivre l'un sans l'autre. Chacun tire des bénéfices de cette relation, et apporte des bénéfices à la nouvelle entité émergente.

• • • • prises. Ainsi, l'installation par la centrale électrique d'une unité de désulfuration (qui capte le gaz et le fait interagir avec de la chaux pour le transformer en un déchet solide, proche du gypse naturel) a permis la mise en place d'un flux continu entre la centrale et l'entreprise Gyproc. Celle-ci, utilisatrice de gypse pour la fabrication des plaques de placo-plâtre, a cessé d'importer d'Es-

pagne du gypse naturel, tandis que la centrale a pu éviter le coût de la mise en décharge de son sous-produit. D'autres types de résidus ont également été échangés entre les firmes: des cendres volantes (à destination de la cimenterie), du bioéthanol, des boues de levure, des engrais de soufre (à destination du secteur agricole)...

L'histoire de cette symbiose danoise

met en évidence le rôle essentiel et progressif des interactions entre les firmes. Celles-ci ont pesé dans les choix des entreprises en croissance et à la recherche de solutions limitant des prélèvements de ressources naturelles et le recyclage des déchets. C'est grâce à la confiance acquise au fil du temps à travers les échanges interfirmes, mais aussi avec la municipalité, que cette symbiose a pu s'élargir à de nouveaux flux. Les économies réalisées, ainsi que la réduction des déchets et des rejets (CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>), se sont révélées tout à fait significatives. Notons toutefois que le développement des flux a rencontré parfois de réels obstacles techniques et des limitations liées aux conditions de transport (2).

## ● Qu'est que l'écologie industrielle ?

Lancée par un article de Robert Frosh et Nicholas Gallopoulos à la fin des années 1980 (1), l'écologie industrielle se présente comme une nouvelle manière de concevoir le fonctionnement du système industriel et des relations interfirmes. Son but : réduire au maximum les impacts négatifs de l'industrie sur l'environnement. Plus précisément, il s'agit d'appliquer le fonctionnement des écosystèmes naturels à notre activité industrielle, et de considérer celle-ci comme un écosystème parmi d'autres. Nos modes de production et de consommation pourraient ainsi fonctionner de manière cyclique comme le fait la nature. D'une manière générale, les matières résiduelles et les sources d'énergie perdues pourraient servir de matières premières ou être utiles à une entreprise voisine. Le modèle industriel pour ce type de flux, calqué sur les écosystèmes naturels, est représenté par un bouclage complet des flux qui réduirait sensiblement la consommation de matières et d'énergie. La notion de « symbiose industrielle » exprime précisément cette vision systémique et idéale des flux à caractère industriel, fondée sur le regroupement d'entreprises reliées entre elles par des échanges physiques de matières, d'énergie et de sous-produits et développant des formes de coopération (2). Depuis les années 1990, les expériences d'écologie industrielle se sont multipliées à travers le monde, avec plus ou moins de succès. En France, l'une des démarches les plus abouties, et les plus anciennes, est sans conteste celle menée au sein de l'agglomération dunkerquoise, avec des résultats significatifs, tant au plan économique qu'environnemental (3). Si l'on peut contester la posture épistémologique retenue par l'écologie industrielle, l'analogie avec les écosystèmes, l'intérêt de cette approche reste toutefois d'offrir une nouvelle clé de lecture des interactions entre firmes dans un contexte de prise en compte des contraintes environnementales. Cela permet de plus d'esquisser les formes possibles d'une action collective à différentes échelles spatiales. ● c.b.

(1) Robert Frosh et Nicholas Gallopoulos, « Strategies for manufacturing », *Scientific American*, vol. CCLXI, n° 3, septembre 2009.

(2) Marian Chertow, « Industrial symbiosis. Literature and taxonomy », *Annual Review Energy and the Environment*, n° 25, novembre 2000.

(3) Christophe Beaurain et Delphine Varlet, « Quelques pistes de réflexion pour une approche pragmatiste de l'écologie industrielle : l'exemple de l'agglomération dunkerquoise », *Développement durable et territoires*, vol. V, n° 1, février 2014.

## Proximité et volontarisme

La configuration actuelle de cette symbiose laisse apparaître une centralité très forte, avec des différences assez sensibles entre le cœur du réseau et sa périphérie, du point de vue des quantités échangées et de l'intensité des échanges (3). Au cœur du réseau, les échanges sont intenses et la communication très forte. La coopération installée depuis plusieurs années a ainsi contribué à de hauts niveaux de réciprocité dans les flux physiques comme dans les flux d'informations. L'Institut de la symbiose a largement contribué à la diffusion des retours d'expériences, ainsi qu'à l'extension des échanges de connaissances, et à l'identification de nouvelles opportunités.

Deux éléments semblent avoir joué un rôle fondamental. D'une part, une proximité entre les acteurs, quelques centaines de mètres séparent les sites du cœur, quelques kilomètres pour les acteurs de la périphérie, et un contexte culturel favorable aux échanges. Le volontarisme des autorités municipales associé à la flexibilité de la réglementation danoise sur l'environnement, en particulier dans le domaine du recyclage des déchets, a été déterminant. Mais ce qui ressort de l'analyse de l'exemple de Kalundborg, c'est l'existence d'une articulation

complexe entre des motivations des firmes, essentiellement économiques, et une action collective tournée vers des bénéfices environnementaux (4). L'analyse des interactions nous aide à comprendre cette articulation. L'essentiel des flux entre firmes s'inscrit dans un cadre commercial contractuel, qui se rapproche fortement des règles du marché. Dans tous les cas, les bénéfices économiques, comme la transformation des déchets en biens commercialisables ou les d'économies de matière première ou d'énergie, apparaissent comme une motivation fondamentale des firmes engagées. Mais les relations de marché ne font pas tout. La symbiose de Kalundborg s'est en effet construite à l'origine à partir des contraintes liées à la rareté des ressources en eau disponibles, qui ont amené les différents acteurs à s'interroger sur les possibilités de maintenir la croissance industrielle sur le long terme. La diversification

des ressources en eau a enclenché un processus de multiplication des flux entre les firmes et avec la municipalité qui, au fil des interactions, a conduit progressivement à la symbiose industrielle. Pour autant, les bénéfices économiques retirés de ces flux d'eau par les firmes sont restés très modestes par rapport aux autres flux. La dimension collective de ces échanges d'eau ressort ici très clairement, et elle est à relier à une prise de conscience collective des contraintes de disponibilité des ressources et de leurs conséquences prévisibles sur le développement économique. Ce que montre la symbiose de Kalundborg en définitive, c'est donc que la rationalité économique peut tout à fait s'intégrer dans une action collective dont les fondements sont à rechercher du côté de la préservation des ressources naturelles, associant ainsi gains économiques et bénéfices environnementaux. À bien des égards, l'expérience menée depuis

plusieurs années au sein de l'agglomération de Dunkerque présente des similitudes avec ces constats issus de Kalundborg (5). ●

- (1) John Ehrenfeld et Nicholas Gertler, «Industrial ecology in practice. The evolution of interdependence at Kalundborg», *Journal of Industrial Ecology*, vol. 1, n° 1, janvier 1997.
- (2) Suren Erkman, *Vers une écologie industrielle. Comment mettre en pratique le développement durable dans une société hyperindustrielle*, éd. Charles Léopold Mayer, 2006.
- (3) Teresa Domenech et Michael Davies, «Structure and morphology of industrial symbiosis networks. The case of Kalundborg», *Procedia. Social and behavioral sciences*, vol. X, 2011.
- (4) Noel Jacobsens, «Industrial symbiosis in Kalundborg, Denmark. A quantitative assessment of economic and environmental aspects», *Journal of Industrial Ecology*, vol. X, n° 1-2, janvier 2006.
- (5) Christophe Beaurain et Delphine Varlet, «L'écocentrisme systémique de l'écologie industrielle, instrument de mise à distance du social. Plaidoyer pour une lecture pragmatiste de l'écologie industrielle», in Jérôme Boissonade (dir.), *La Ville durable controversée. Les dynamiques urbaines dans le mouvement critique*, Pétra, 2015.

# Le changement personnel

## Un panorama critique

En librairie le 2 juillet

Sous la direction de Nicolas Marquis

Avec les contributions de: C. André, V. Caradec, N. Catheline, A. Collognat, L. Côté, J. Cottraux, B. Cyrulnik, F. Danvers, M. Darmon, M. Declerck, D. Demazière, A. Ehrenberg, P. Graziani, C. J-D Javary, M. Lacroix, C. Martin-Krumm, N. Marquis, C. Petitmengin, F. de Singly, M.-H. Soulet, P.-H. Tavoillot...



En librairie, et sur commande à :

[editions.scienceshumaines.com](http://editions.scienceshumaines.com)

ou par téléphone au 03 86 72 07 00 - Livraison sous 72 h en France métropolitaine

<http://editions.scienceshumaines.com/>

Sous la direction de  
Nicolas Marquis

# LE CHANGEMENT PERSONNEL



HISTOIRE  
MYTHES  
RÉALITÉS



ISBN: 978-2-36106-316-0  
272 pages - 19 €

## La biorégion urbaine réinvente la ville

Pour l'urbaniste italien Alberto Magnaghi, il faut créer des « biorégions urbaines », c'est-à-dire des agglomérations autonomes, autogérées et interconnectées, développant des économies et des cultures locales en accord avec l'environnement.

**RÉGIS MEYRAN**

Il est devenu banal de critiquer l'aspect chaotique, artificiel et inégalitaire des grandes mégapoles contemporaines. L'urbaniste et architecte italien Alberto Magnaghi en fait le constat. En 2050, l'Onu prévoit que la Terre comptera 9 milliards d'habitants, dont parmi eux au moins 6 milliards d'urbains. Or, selon l'organisation, au cours des dernières décennies, le développement des villes s'est fait de façon incontrôlée et bien souvent catastrophique, dans un contexte de crise économique et écologique généralisée. D'un côté, nous assistons à l'augmentation des catastrophes écologiques dans de nombreuses régions de la planète – changement climatique, fonte de l'Arctique, désertification, inondations violentes. D'un autre côté, les villes historiques ont été remplacées par des mégavilles et des corridors urbains traversés de réseaux de communications (autoroutes, lignes haute tension, échangeurs, aéroports

géants...), emplis de vastes zones sans mémoire, de villes nouvelles ou de cités pavillonnaires créées *ex nihilo*, séparées par des zones industrielles sans âme et des paysages urbains dégradés ou abandonnés. Déjà, dans les années 1980, l'ethnologue Marc Augé nous alertait sur la multiplication de ces « non-lieux » (parkings d'autoroutes, halls d'aéroports, centres commerciaux) et la raréfaction des lieux anthropologiques, qui traditionnellement donnent du sens aux agglomérations humaines – car s'y conjuguent les histoires individuelles, le patrimoine historique et la mémoire des lieux. Un tableau guère réjouissant, donc. Mais peut-on imaginer des villes nouvelles, qui seraient tout à la fois ancrées dans la nature, les cultures locales et la démocratie? C'est le projet ambitieux que propose de réaliser A. Magnaghi. Sa « biorégion urbaine », nouvelle forme de ville ancrée dans la nature et la culture locales et connectée en

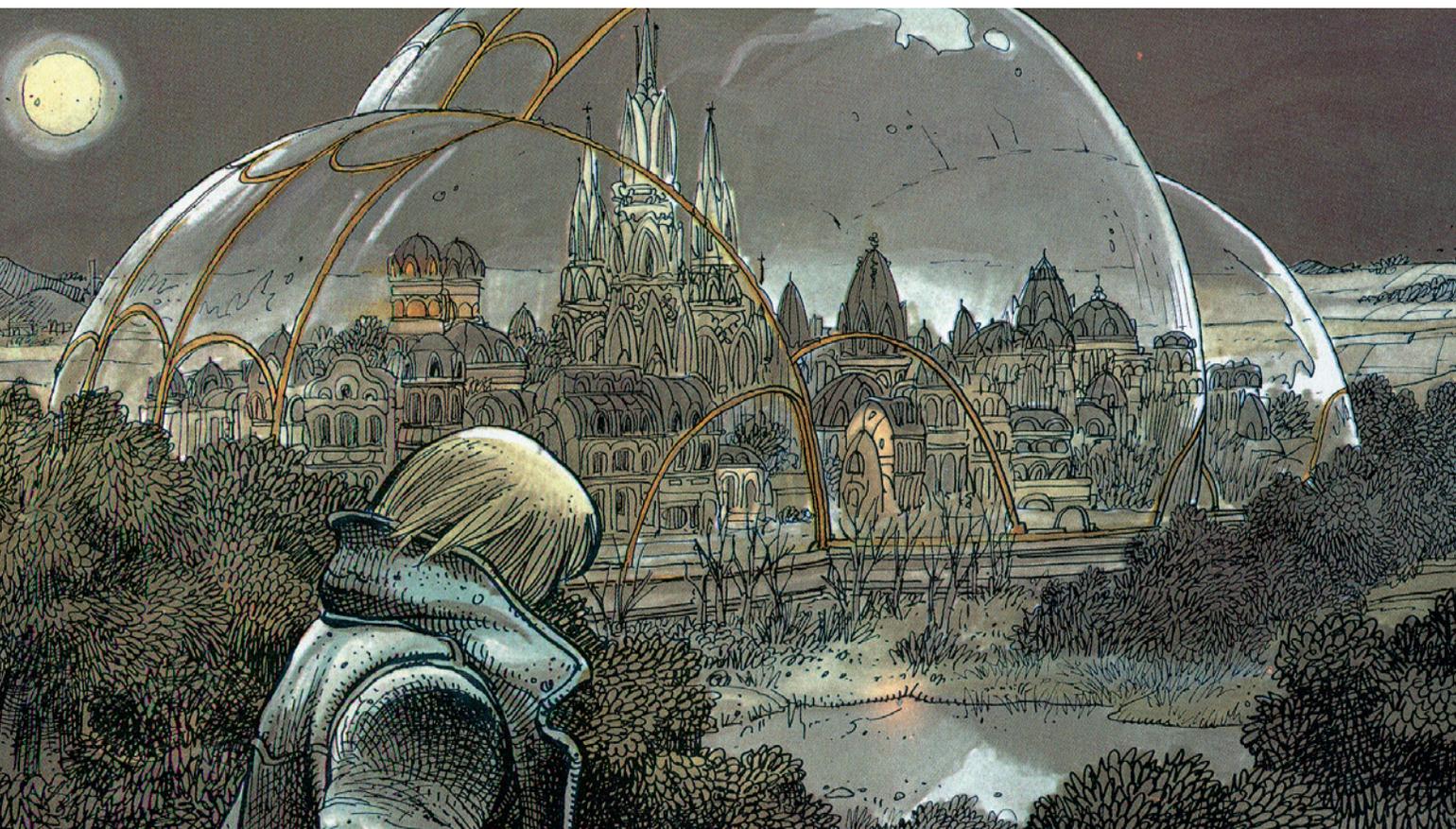
réseaux avec les autres agglomérations, permettrait de contrecarrer les effets délétères de la mondialisation et du néolibéralisme. Tour d'horizon, avantages et critiques d'une utopie visant à réenchanter la ville.

### Valoriser les biens communs

Sa ville de demain, A. Magnaghi l'a imaginée selon trois grands axes. D'abord, en rétablissant les équilibres écologiques, et notamment en utilisant les caractéristiques naturelles (géologiques, hydrauliques...) du lieu. Ensuite, en prenant en compte l'histoire, la culture et les savoirs locaux, ainsi qu'en réhabilitant les économies locales traditionnelles, à l'aide des technologies d'aujourd'hui. Enfin, en promouvant un autogouvernement de la biorégion, par le biais de la démocratie participative. Pour arriver à ses fins, l'urbaniste propose de donner un nouveau sens au mot « territoire »: il veut valoriser les biens communs natu-



Avec l'aimable autorisation des auteurs et des éditions Castelman/Castelman



Extrait de la bande dessinée *La ville qui n'existait pas* de Enki Bilal et Pierre Christin, publiée en 1977.

rels (terre, eau, air, énergie, forêts...) et culturels (infrastructures historiques, systèmes agroforestiers, paysages). Ce qui suppose également d'en finir avec la dichotomie classique entre le territoire conservé (comme les parcs naturels ou le patrimoine culturel) et le territoire livré à l'économie marchande. A. Magnaghi n'y va pas par quatre chemins: il faut selon lui détacher le territoire du monde de la finance et même de l'État pour fabriquer des sociétés autogérées qui respecteront la «personnalité» du lieu et les «styles culturels» locaux. Une sorte d'écologie culturelle appliquée en quelque sorte, qui déboucherait sur le retour à la terre, à la montagne ou à la mer. A. Magnaghi propose ainsi de mettre en œuvre des systèmes techniques qui permettraient de respecter le territoire naturel environnant. Par exemple, il propose de réhabiliter les terrasses cultivées à flanc de montagne, telle que l'on en trouvait en Ligurie (Nord-Ouest de l'Italie): beaucoup sont

abandonnées aujourd'hui, ce qui cause des déferlements fréquents de boue sur les petites villes de la région. En réintroduisant cette technique traditionnelle, on rendrait aux habitants la conscience des lieux et de leur histoire.

### Vers un fédéralisme alimentaire

Plus généralement, pour créer les villes de demain, A. Magnaghi propose quelques recettes. D'abord, il suggère de développer l'agriculture urbaine et périurbaine, en installant dans les villes des potagers, vergers, jardins dans les espaces à l'abandon ou à la frontière des villes (qui seraient clôturées par une frontière agricole), permettant la vente directe de produits aux citoyens. Il s'agirait là d'un «fédéralisme alimentaire» fondé sur des réseaux courts d'acheminement des biens entre les lieux de production et de consommation. En outre, au lieu du modèle actuel opposant le centre à la périphérie, il propose

d'organiser des réseaux de villes et des villes de villages, c'est-à-dire de fabriquer un système urbain polycentrique et réticulaire, connectant les lieux entre eux par des corridors d'infrastructures. Les villages, en relation avec le territoire agricole et fondés sur l'artisanat et la conversion écologique de l'économie, deviendraient également des «systèmes urbains»: inséré dans un vaste réseau, l'habitant bénéficierait de la sorte de transports publics urbains organisés de façon réticulaire et d'une accessibilité à de nombreuses infrastructures urbaines (services publics, industries de haute technologie). Selon A. Magnaghi, les habitants des lieux et notamment les enfants devraient aussi se réapproprier les valeurs patrimoniales de la communauté. Il suggère ainsi d'avoir recours à des «cartes de communautés» qui seraient fabriquées par les habitants eux-mêmes, avec l'aide de peintres et de spécialistes des sig (systèmes d'information géographique), ● ● ● ●

• • • • mélangeant les données géographiques et culturelles. Enfin, ces biorégions urbaines seraient soumises à une véritable démocratie locale, dont le but ne serait plus le profit mais la production de biens, de services et d'emplois pour tous les membres de la communauté, afin que ceux-ci vivent dans une autarcie libératoire. Les emplois seraient ancrés dans le territoire où l'on vit (quand aujourd'hui le travail se fait au loin ou à distance), l'emploi salarié décroîtrait au profit du néoartisanat et de la microentreprise ou du travail collaboratif en réseaux, les citoyens participeraient à la construction de projets locaux, notamment l'aménagement du territoire. Ils feraient partie d'un «autogouvernement» démocratique au

politique, à la démocratie et à la ville elle-même. Mais un certain nombre d'écueils pourraient se présenter dans la mise en œuvre de cet imaginaire. Un premier problème pourrait concerner le retour à l'autarcie économique et culturelle de petites communautés. A. Magnaghi souhaite, pour les sociétés locales, «*l'éloignement des réseaux globaux de la finance et de la technoscience pour aller vers l'autosoutenabilité environnementale, sociale et culturelle*». Il parle d'autosuffisance économique et de souveraineté énergétique. Faut-il aller, systématiquement, jusque-là? Ce type de sortie hors du système marchand globalisé serait-il viable économiquement? Il ne s'agit pas de nier les effets délétères du capitalisme,

mais ce type de fonctionnement autarcique ne risque-t-il pas d'engendrer des inégalités encore plus grandes entre les régions? Une autre critique pourrait venir des

économistes qui suggèrent d'organiser le tissu industriel de façon à la fois homogène et différenciée sur un territoire donné, afin d'éviter les situations de concurrence entre différentes régions.

C'est le cas de Guillaume Duval, pour qui le Conseil de l'Europe devrait imposer des choix de spécialisation pour les différents pays membres. C'est la seule façon pour lui de se doter d'une politique industrielle capable de rivaliser à l'international. Aux États-Unis, par exemple, la côte ouest, et surtout la Silicon Valley, est spécialisée en technologies de l'information et de la communication, alors que la côte est, avec New York et Boston, se concentre sur la finance. Certes, pour G. Duval, cette solution n'aurait rien d'évident en Europe: il serait facile pour la Finlande de se spécialiser dans le papier ou les téléphones, mais pour la France et l'Allemagne, cette logique serait difficile à appliquer puisque

les deux pays se livrent une concurrence sans merci, par exemple dans le domaine de l'aviation (voir le cas d'Airbus). Quoi qu'il en soit, cette stratégie de répartition du tissu économique «par le haut» se trouve à l'opposé du principe de la biorégion urbaine.

## De multiples identités

Enfin, on pourrait faire à A. Magnaghi une autre critique, qui concerne le versant culturel de son projet. Pour cela, remontons aux origines du concept de biorégion. Le mot, aujourd'hui bien accueilli en Europe parmi les groupements écologistes les plus radicaux, comme les partisans de la «décroissance», est né aux États-Unis au début des années 1970, notamment chez l'activiste Peter Berg. Cet ancien hippie de San Francisco fut relayé par le célèbre poète de la *beat generation*, et ami de Jack Kerouac, Gary Snyder. P. Berg a créé l'ONG Planet Drum Foundation, dans le but de promouvoir une écologie enracinée, au moyen du développement durable et de l'autodétermination régionale. Mais, d'après Dianne Meredith, géographe à l'université de Californie, la notion de biorégion renvoie à un territoire perçu comme une entité vivante, qui définirait automatiquement la culture d'un groupe. Les régions géographiques ne sont pas des formes vivantes (à moins de souscrire à la très ésotérique «hypothèse Gaïa») et elles ne sont pas uniquement déterminées par les climats et l'environnement naturel. Nombreux sont les travaux d'anthropologie sociale et culturelle qui, depuis Franz Boas aux États-Unis et Marcel Mauss en France, insistent sur la marge d'invention possible d'une culture par rapport à l'environnement naturel. L'autre critique de D. Meredith est que les individus ne forment pas une communauté avec une identité unique et fixe – les zones culturelles sont toujours difficiles à délimiter avec précision et nous sommes tous traversés par de multiples identités. Cela rejoint les travaux actuels en sciences sociales critiquant l'illusion identitaire et l'instru-

## → RÉORGANISER DE FOND EN COMBLE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ET DES SOCIÉTÉS HUMAINES.

niveau local, connecté de manière égalitaire avec les autres gouvernements biorégionaux.

Bref, il s'agit là d'une utopie grandiose qui incite à réorganiser de fond en comble l'ensemble du territoire et des sociétés humaines. Et, à bien des égards, ce retour au territoire apparaît aujourd'hui comme une nécessité: pour redonner du sens au travail, à la

### ALBERTO MAGNAGHI

À la fois universitaire et militant politique, il est le fondateur de l'école «territorialiste» italienne. Depuis 2003, il est président du réseau Rete del nuovo municipio (Réseau de la nouvelle commune), qui fédère des administrations locales, des représentants du monde associatif et des chercheurs, afin qu'ils réfléchissent conjointement à la démocratie participative et à de nouvelles formes de citoyenneté locale.

mentalisation politique de la tradition. C'est pourtant cette vision caricaturale de l'identité qu'on retrouve chez d'autres promoteurs de la biorégion, comme la Suédoise Helena Norberg-Hodge ou l'Américain Kirkpatrick Sale, pour qui la « communauté traditionnelle » répond aux besoins matériels, mais aussi psychologiques et spirituels des individus. Pour le politiste Jean Jacob, l'idée de biorégion peut même déboucher sur un éloge de la famille et de la communauté « traditionnelle », c'est-à-dire sur un conservatisme politique discutable. A. Magnaghi ne tombe certes pas dans ce piège. Pour lui, le « retour au territoire » ne doit être ni « répétitif », ni « nostalgique », et n'est pas une apologie d'un passé figé. Mais quand il fait l'éloge des « types identitaires », de « l'esprit des

lieux » et de la communauté, ne risque-t-il pas malgré tout de réveiller les vieux démons identitaires ?

Quoi qu'il en soit, visant le respect de l'environnement et de l'humain, tourné vers la nature et les cultures locales, le projet de A. Magnaghi a de quoi séduire. Pour partie, l'évolution actuelle de villes semble aller dans le sens qu'il propose. Songeons que les non-lieux, nés dans le sillage d'un modèle de société fondé sur la consommation à outrance, commencent à périr – comme en témoignent les photos saisissantes apparues récemment sur Internet de nombreux *malls* américains (immenses centres commerciaux), jadis fleurons d'une civilisation, aujourd'hui abandonnés. Pensons, par ailleurs, à la multiplication des jardins potagers sur les toits

d'immeubles, à la création d'« écoquartiers », à la réutilisation agricole de zones en friche, à la vente de produits issus de l'agriculture biologique au sein des amap, etc. Plus encore, le changement de perspective proposé par A. Magnaghi pourrait révolutionner notre conception des villes. On imagine volontiers des agglomérations autogérées, s'appuyant sur des économies et des cultures locales en accord avec l'environnement, au sein de régions interconnectées. Mais de l'imaginaire à la pratique, l'écart reste à penser. ●

#### POUR ALLER PLUS LOIN...

- **La Biorégion urbaine. Petit traité sur le territoire comme bien en commun**  
Alberto Magnaghi, Eterotopia, 2014.

## Monnaies locales complémentaires : une solution alternative pour doper l'économie locale

Les monnaies locales complémentaires, fonctionnant à l'écart des banques nationales et des marchés boursiers, permettent de réancrer l'économie sur un territoire donné, de dynamiser les échanges locaux et de créer du lien au sein d'un réseau d'utilisateurs. Elles permettent aussi, pour les entreprises, d'afficher un engagement citoyen, et de générer un surplus de sens parmi les salariés. L'entrepreneur Philippe Derudder les classe en trois catégories.

- **Les monnaies commerciales**, de type WIR (Suisse), qui circulent à l'intérieur d'un réseau d'entreprises. La banque WIR crée sa propre monnaie pour accorder des prêts à des taux inférieurs à ceux du marché, mais aussi pour empêcher les pénuries d'argent liquide en période de crise : en effet, étant en circuit fermé, le franc WIR ne présente aucun avantage à être capitalisé et peut ainsi circuler librement. La monnaie WIR, achetée au départ avec des francs suisses, finance une partie de l'entreprise créée. Cette entreprise (par exemple, un hôtel) va alors payer en francs WIR ses fournisseurs (un artisan), membres du réseau. Finalement, le projet aura été payé à hauteur de

40 % en francs WIR et le reste en francs suisses, à moindre coût grâce au réseau.

- **Les monnaies sociales**, grâce auxquelles les citoyens, parfois sans ressources, échangent biens et services. Par exemple, les sel (systèmes d'échange local), dans lesquels la monnaie ne sert que d'unité de compte. Un « clou », un « galet » valent une unité de temps, par exemple une minute, c'est ainsi qu'une heure de couture s'échange contre une heure d'informatique.
- **Les monnaies écocitoyennes**, permettant des échanges commerciaux au sein d'associations locales : en France, ce sont le Sol, la Mesure, l'Abeille... Ainsi, le « Sol-engagement » permet de rémunérer l'accompagnement des personnes âgées ou handicapées, l'animation auprès de jeunes, etc. L'argent gagné peut être dépensé au sein du réseau, en achetant par exemple des légumes bio. ● **R.M.**

#### À lire

- **Les Monnaies locales complémentaires : pourquoi, comment ?**  
Philippe Derudder, Yves Michel éditeur, 2012.

# ABÉCÉDAIRE

## Les 10 mots de la ville

CHLOÉ RÉBILLARD

### I Anthropocène

Que verront les géologues du futur qui tomberont sur la couche sédimentaire laissée par la mégapole parisienne? Que restera-t-il de la tour Eiffel, de la Défense et de la pollution de la Seine? Selon les géologues, bien actuels ceux-ci, nous sommes entrés dans une nouvelle ère dans laquelle l'espèce humaine a pris le pas sur toutes les autres forces géophysiques, venant ainsi bouleverser les équilibres naturels, en particulier le climat, et qui laissera une trace indélébile dans les couches sédimentaires du futur, au même titre que l'Ordovicien ou le Jurassique. La date qui a été retenue afin de marquer le début de l'ère dominée par *Homo sapiens* est celle de l'invention de la machine à vapeur en 1784. Depuis lors, l'homme a dépassé

les frontières écologiques ouvrant la voie à une ère inédite. L'Anthropocène remplace ainsi l'Holocène dans l'ordre de succession des temps géologiques. Si le terme Anthropocène est le plus largement répandu, il n'échappe pas à la concurrence: certains chercheurs proposent le terme de Molysmocène (ou âge de la pollution), quand d'autres avancent avec humour celui de Poubellien supérieur.

### I Bilan carbone

Des cheminées industrielles rejetant une noire fumée dans le ciel aux voitures bloquant le périphérique aux heures de pointe, la ville génère une grande partie des émissions de gaz à effet de serre. Pour calculer le niveau d'émission, le bilan carbone est un outil d'étude sur la vulnérabilité d'une activité économique ou d'une collectivité, en particulier sur son niveau de dépendance aux énergies fossiles, dont les prix sont en hausse constante depuis plusieurs années. Depuis 2012, la loi Grenelle II a rendu obligatoire le calcul du bilan des émissions de gaz à effet de serre pour les grandes entreprises et collectivités. Le bilan carbone est l'une des variantes qui entre dans le calcul. Avant cette loi, il servait avant toute chose à alimenter en informations les systèmes d'échange de type Bourse du carbone. Désormais, il permet également de proposer des solutions de réduction de la consommation d'énergie, et d'optimiser la fiscalité environnementale.

### I Classe créative

Si vous êtes un(e) trentenaire, artiste peintre, vivant dans le centre-ville d'un grand pôle urbain, un pinceau dans une main et dans l'autre un *smartphone*, ne

cherchez plus, vous êtes un membre de la classe créative. Ce nouveau type de classe sociale, théorisée par l'urbaniste américain Richard Florida, correspondrait à une classe urbaine, mobile et qualifiée, élaborant de nouvelles idées, technologies et autres contenus créatifs. Les piliers de cette nouvelle classe se déclinent en 3 T: le talent, la technologie et la tolérance. Il lui allie une théorie du développement économique selon laquelle les villes auraient bien plus à gagner à tenter d'attirer des membres de la classe créative qu'à inciter les entreprises à s'y installer. En effet, il voit dans l'installation d'une telle classe le début d'un cercle économique vertueux, dopé par la création dont feraient preuve les membres de cette nouvelle classe. Cette théorie a beaucoup été discutée et critiquée, notamment dans le rapport de causalité proposé par R. Florida: il voit dans son installation l'origine d'un développement vertueux des villes. Beaucoup de chercheurs pensent qu'il faut inverser le raisonnement: c'est le développement vertueux de certaines villes qui attireraient les classes créatives. D'autres remettent en doute l'existence même d'une telle classe: R. Florida amalgame les ingénieurs, les journalistes et les artisans d'art, dont les points communs ne sont pas toujours évidents.

### I Densité

Pour vivre mieux, vivons serrés? L'idée répandue selon laquelle une forte densité de population en ville permet de gagner en durabilité en limitant le recours aux modes de transport individuel, en réduisant la consommation d'énergie, ou encore en diminuant les prix de l'immobilier est à nuancer. Effectivement, une forte densité a des effets positifs sur l'environnement mais



iStock/Getty

peut aussi avoir des conséquences plus perverses : à force d'entendre les cris d'un voisin de palier braillard à travers des murs fins comme du papier de cigarette, la tentation peut être grande d'aller se mettre au vert pendant les week-ends. Or, cela entraîne des déplacements pendulaires (allers-retours entre l'espace urbain et ses à-côtés) importants, nocifs pour l'environnement. Autre effet indésirable, certains s'éloignent de la ville pour vivre dans un milieu plus aéré. La faible attirance des populations pour un milieu densément peuplé est donc à prendre en compte afin de parvenir à une densité intermédiaire, à la fois respectueuse de l'environnement mais aussi des populations, ce qui engagerait ainsi un vrai processus de développement durable.

## I Gentrification

En juin dernier, l'installation d'une brasserie bourgeoise au cœur du quartier de Barbès, à Paris, zone populaire par excellence, en avait fait rugir plus d'un. Et ce n'est pas contre la brasserie elle-même, qui n'avait pas de quoi scandaliser avec un décor très parisien et un menu on ne peut plus classique, mais contre le processus de gentrification dont elle est devenue le symbole que les voix se sont élevées. Elle est devenue le totem de ce processus social d'embourgeoisement qui transforme des quartiers anciennement mixtes socialement en quartiers habités par des classes moyennes ou supérieures. Rénovation des bâtiments, élévation du prix de l'immobilier, arrivée de nouveaux commerces plus en phase avec la population, etc., les conséquences de la gentrification sur la physionomie de la ville sont importantes. Quant à la brasserie de Barbès, elle dresse toujours sa proue bourgeoise au cœur d'une



Espace piétonnier à Francfort (Allemagne).

marée populaire, prouvant que les protestations de façade n'ont pour l'instant que peu d'impact sur le déroulement du processus.

## I Lenteur en ville

En Italie est né un principe urbain qui fait l'éloge de la lenteur. Au lieu de courir après la rentabilité, l'efficacité et la croissance, ce mouvement propose de se promener au travers des espaces de vie offerts par la ville et d'en créer de nouveaux. Réfléchir, échanger avec les autres et profiter des lieux sont au cœur de la démarche. Si toutes les villes

n'en font pas un principe fondamental, l'«urgence de ralentir» a gagné du terrain dans les esprits et les expériences originales d'il y a dix ans ont semé des idées dans d'autres lieux. Concrètement, la ville lente se caractériserait par une promotion de technologies écologiques, la rénovation de bâtiments déjà existants, plutôt que la construction de nouveaux, la multiplication des zones piétonnes afin d'encourager la mobilité lente, etc. Résolument ancré dans l'idée de décroissance économique, le mouvement des villes lentes a pour objectif principal le mieux-être des habitants.

• • • •

# ABÉCÉDAIRE



iStock/Getty

## I Périurbain

La notion de périurbain regroupe des réalités hétérogènes. Elle désigne les espaces discontinus situés en périphérie des grandes villes et ayant un lien avec l'agglomération.

Si certains à son évocation imaginent des pavillons avec jardin en lotissements, symboles de la classe moyenne, d'autres verront plutôt des maisons de campagne isolées. Le périurbain souffre d'une mauvaise réputation, notamment en matière environnementale, puisqu'il serait à l'origine de la consommation d'énergie importante et favoriserait l'étalement urbain.

Autre préjugé à son égard, il concentrerait des foyers plus pauvres, n'ayant pas les moyens de vivre en ville. Si sa mauvaise réputation n'est pas totalement imméritée en ce qui concerne l'environnement, le périurbain attire surtout des membres de la classe moyenne, et le taux de pauvreté y est nettement moins élevé que dans les grands pôles urbains.

## I Smart city

Le terme « *smart city* » traduit par « ville intelligente » en français, est un peu à la ville ce que le *smartphone* est au téléphone portable : une ville qui n'est plus seulement un lieu de vie et qui se voit augmentée par les réseaux de l'ère numérique. Il ne s'agit pas d'une ville à proprement parler intelligente, mais d'une ville intelligemment peuplée par ses élus, ses habitants, ses collectivités et ses entreprises. Le moyen d'y parvenir ? Optimiser les informations et les circulations urbaines grâce aux évolutions apportées par l'ère numérique. La révolution de la donnée (ou *data*) ne transformera certainement pas la ville autant que l'électricité l'a fait, mais elle permet néanmoins d'innover dans les relations entre habitants et agglomérations. Elle apporte également son lot de problèmes en termes de sécurité, les plus pessimistes allant jusqu'à prédire à la ville de demain un avenir sous l'œil de Big Brother, façon 1984 de Georges Orwell.

## I Transition (ville en)

Quelles villes sont en transition ? Faire du développement durable par petites touches, est-ce être en transition ? En France, quelques dizaines de villes ont véritablement entamé un tel processus, comme c'est le cas à Grenoble ou encore dans le 7<sup>e</sup> arrondissement de Lyon. Il s'agit d'appréhender le pic pétrolier, la crise financière et le changement climatique comme des opportunités pour changer radicalement de mode de vie. Les crises seraient le moment de tout transformer afin de construire des villes en capacité de réagir seules, que l'on appelle désormais « villes en résilience ». Pour parvenir à cet objectif, divers moyens sont mis en place : monnaies locales, relocalisation des activités, décroissance volontaire etc. Les projets ne sont pas mis sur les épaules des comportements indivi-

duels ni des politiques publiques, ils sont avant tout menés par la société civile, par les habitants. Les initiatives ne sont pas uniquement écologiques, même si l'un des objectifs premiers reste de combattre la dépendance au pétrole. Les rencontres culturelles, la lutte contre l'exclusion sociale ou le développement d'un lien intergénérationnel sont aussi au menu des villes en transition.

## I Transition énergétique

Un parc éolien plutôt qu'une centrale à charbon, l'idée paraît aujourd'hui plutôt évidente à une majorité de personnes : elle vient de la transition énergétique. Cette dernière a pour objectif de diminuer les gaz à effet de serre dans le contexte actuel de réchauffement climatique. Pour cela, diverses solutions sont mises en œuvre, du stockage des émissions de carbone jusqu'au recours aux énergies renouvelables, en passant par l'efficacité énergétique (lutte contre le gaspillage, isolation des habitats, etc.). Le défaut majeur de la transition énergétique est la destruction d'emplois qu'elle entraîne dans certains secteurs, comme le nucléaire ou l'industrie pétrolière. Néanmoins, les créations d'emplois dans de nouveaux secteurs compensent cet effet indésirable. Afin de respecter le volet social du développement durable, il faut également veiller à ce que la transition énergétique reste accessible au plus grand nombre, et ne devienne pas un facteur excluant des populations les plus pauvres. ●

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- **Le Dictionnaire du développement durable**  
Pierre Jacquemot, éd. Sciences Humaines, 2015.
- **Les 100 Mots de la ville**  
Julien Damon et Thierry Paquot, Puf, coll. « Que sais-je ? », 2014.



### MAGAZINES SCIENCES HUMAINES

#### SCIENCES HUMAINES (mensuel)

Prix unitaire : 5,50 € hors frais de port

- |     |                          |  |      |                          |  |      |                          |   |
|-----|--------------------------|--|------|--------------------------|--|------|--------------------------|---|
| 25  | <input type="checkbox"/> | Les défis des sciences humaines                | 142  | <input type="checkbox"/> | L'éducation, un objet de recherches              | 212  | <input type="checkbox"/> | De l'enfant sauvage à l'autisme.                |
| 50  | <input type="checkbox"/> | Tiers-monde: la fin des mythes                 | 143  | <input type="checkbox"/> | Cultures et civilisations                        | 213  | <input type="checkbox"/> | L'énigme de la soumission                       |
| 57  | <input type="checkbox"/> | Où va le commerce mondial?                     | 144  | <input type="checkbox"/> | Les mouvements sociaux                           | 214  | <input type="checkbox"/> | L'ère du post-féminisme                         |
| 62  | <input type="checkbox"/> | L'esprit redécouvert                           | 145  | <input type="checkbox"/> | Voyages, migration, mobilité                     | 215  | <input type="checkbox"/> | L'analogie moteur de la pensée                  |
| 67  | <input type="checkbox"/> | Nouveaux regards sur la science                | 146  | <input type="checkbox"/> | Hommes, femmes. Quelles différences?             | 216S | <input type="checkbox"/> | Les épreuves de la vie                          |
| 71  | <input type="checkbox"/> | Comment nous voyons le monde                   | 147  | <input type="checkbox"/> | Où en est la psychiatrie?                        | 217  | <input type="checkbox"/> | Les secrets de la séduction                     |
| 80  | <input type="checkbox"/> | Les sciences humaines sont-elles des sciences? | 148  | <input type="checkbox"/> | Contes et récits                                 | 218  | <input type="checkbox"/> | La littérature : fenêtre sur le monde.          |
| 82  | <input type="checkbox"/> | La lecture                                     | 149  | <input type="checkbox"/> | Les nouveaux visages de la croyance              | 219S | <input type="checkbox"/> | À quoi pensent les enfants?                     |
| 83  | <input type="checkbox"/> | Du signe au sens                               | 150  | <input type="checkbox"/> | Amitié, affinité, empathie...                    | 220  | <input type="checkbox"/> | L'autonomie, nouvelle utopie?                   |
| 84  | <input type="checkbox"/> | Médiations et négociations                     | 151  | <input type="checkbox"/> | Aux origines des civilisations                   | 221  | <input type="checkbox"/> | Imaginer, créer, innover...                     |
| 85  | <input type="checkbox"/> | Nouveaux modèles féminins                      | 152  | <input type="checkbox"/> | À quoi sert le jeu?                              | 222S | <input type="checkbox"/> | 20 ans d'idées, le basculement                  |
| 86  | <input type="checkbox"/> | La liberté                                     | 153  | <input type="checkbox"/> | L'école en débat                                 | 223  | <input type="checkbox"/> | Le retour de la solidarité                      |
| 87  | <input type="checkbox"/> | L'émergence de la pensée                       | 155  | <input type="checkbox"/> | Où en est la psychanalyse?                       | 224  | <input type="checkbox"/> | La course à la distinction                      |
| 88  | <input type="checkbox"/> | Anatomie de la vie quotidienne                 | 156  | <input type="checkbox"/> | Où va la famille?                                | 225  | <input type="checkbox"/> | Sommes-nous rationnels?                         |
| 89  | <input type="checkbox"/> | Violence: état des lieux                       | 157  | <input type="checkbox"/> | Qui sont les travailleurs du savoir?             | 226S | <input type="checkbox"/> | Le monde des ados                               |
| 90  | <input type="checkbox"/> | L'imaginaire contemporain                      | 158  | <input type="checkbox"/> | Les nouvelles formes de la domination au travail | 227  | <input type="checkbox"/> | Conflits au travail                             |
| 91  | <input type="checkbox"/> | L'individu en quête de soi                     | 159  | <input type="checkbox"/> | Pourquoi parle-t-on? L'oralité redécouverte      | 228  | <input type="checkbox"/> | L'état, une entreprise comme une autre?         |
| 92  | <input type="checkbox"/> | Les ressorts de la motivation                  | 160  | <input type="checkbox"/> | Dieu ressuscité                                  | 229S | <input type="checkbox"/> | Nos vies numériques                             |
| 93  | <input type="checkbox"/> | Échange et lien social                         | 161S | <input type="checkbox"/> | Enquêtes sur la lecture                          | 230S | <input type="checkbox"/> | Pourquoi apprendre?                             |
| 94  | <input type="checkbox"/> | La vie des groupes                             | 163  | <input type="checkbox"/> | La sexualité est-elle libérée?                   | 231  | <input type="checkbox"/> | Tous accros?                                    |
| 95  | <input type="checkbox"/> | Aux frontières de la conscience                | 165  | <input type="checkbox"/> | Où est passée la société?                        | 232  | <input type="checkbox"/> | Comment être parent aujourd'hui?                |
| 96  | <input type="checkbox"/> | Le destin des immigrés                         | 166  | <input type="checkbox"/> | De Darwin à l'inconscient cognitif               | 233S | <input type="checkbox"/> | Et si on repensait TOUT?                        |
| 97  | <input type="checkbox"/> | Rêves, fantasmes, hallucinations               | 167S | <input type="checkbox"/> | La pensée éclatée                                | 234  | <input type="checkbox"/> | Inventer sa vie                                 |
| 98  | <input type="checkbox"/> | Apprendre                                      | 169  | <input type="checkbox"/> | L'intelligence collective                        | 235  | <input type="checkbox"/> | Les identités sexuelles                         |
| 99  | <input type="checkbox"/> | Normes, interdits, déviances                   | 170  | <input type="checkbox"/> | Qui a peur de la culture de masse?               | 236  | <input type="checkbox"/> | Dans la fête de l'électeur.                     |
| 100 | <input type="checkbox"/> | Les sciences humaines                          | 171  | <input type="checkbox"/> | Les émotions donnent-elles sens à la vie?        | 237S | <input type="checkbox"/> | Qui sont les Français?                          |
| 101 | <input type="checkbox"/> | La parenté en question                         | 172  | <input type="checkbox"/> | La lutte pour la reconnaissance                  | 238  | <input type="checkbox"/> | Comment naissent les idées nouvelles?           |
| 102 | <input type="checkbox"/> | Les récits de vie                              | 173  | <input type="checkbox"/> | Art rupestre                                     | 239  | <input type="checkbox"/> | Peut-on ralentir le temps?                      |
| 103 | <input type="checkbox"/> | L'altruisme                                    | 174  | <input type="checkbox"/> | Qu'est-ce que l'amour?                           | 240S | <input type="checkbox"/> | L'imaginaire du voyage                          |
| 104 | <input type="checkbox"/> | Un monde de réseaux                            | 175S | <input type="checkbox"/> | Agir par soi-même                                | 241S | <input type="checkbox"/> | L'intelligence peut-on augmenter nos capacités? |
| 106 | <input type="checkbox"/> | Les sagesses actuelles                         | 176  | <input type="checkbox"/> | Comment devient-on délinquant?                   | 242  | <input type="checkbox"/> | Le travail. Du bonheur à l'enfer                |
| 107 | <input type="checkbox"/> | Souvenirs et mémoire                           | 177  | <input type="checkbox"/> | Le souci des autres                              | 243  | <input type="checkbox"/> | L'autorité. Les nouvelles règles du jeu         |
| 108 | <input type="checkbox"/> | Homme/animal: des frontières incertaines       | 178S | <input type="checkbox"/> | La guerre des idées                              | 244S | <input type="checkbox"/> | 2012-2013. Les idées en mouvement               |
| 109 | <input type="checkbox"/> | Les logiques de l'écriture                     | 179  | <input type="checkbox"/> | Travail. Je t'aime, je te hais!                  | 245  | <input type="checkbox"/> | Vivre en temps de crise                         |
| 110 | <input type="checkbox"/> | Cultures                                       | 180  | <input type="checkbox"/> | 10 questions sur la mondialisation               | 246  | <input type="checkbox"/> | Le langage en 12 questions                      |
| 111 | <input type="checkbox"/> | L'école en mutation                            | 181  | <input type="checkbox"/> | Le nouveau pouvoir des institutions              | 247S | <input type="checkbox"/> | Violence. Les paradoxes d'un monde pacifié      |
| 112 | <input type="checkbox"/> | Les hommes en question                         | 182  | <input type="checkbox"/> | Conflits ordinaires                              | 248  | <input type="checkbox"/> | Comment pensons-nous?                           |
| 113 | <input type="checkbox"/> | Freud et la psychanalyse aujourd'hui           | 183  | <input type="checkbox"/> | Imitation  | 249  | <input type="checkbox"/> | La fin de l'homme?                              |
| 114 | <input type="checkbox"/> | Travail, mode d'emploi                         | 184  | <input type="checkbox"/> | Les lois du bonheur                              |      |                          | Quand les migrants changent le monde            |
| 115 | <input type="checkbox"/> | Les nouvelles frontières du droit              | 185  | <input type="checkbox"/> | Des Mings aux Aztèques                           | 250  | <input type="checkbox"/> | Faut-il se fier à ses intuitions?               |
| 116 | <input type="checkbox"/> | L'intelligence: une ou multiple?               | 186  | <input type="checkbox"/> | Que vaut l'école en France?                      | 251  | <input type="checkbox"/> | L'ère culinaire 15 questions sur l'alimentation |
| 117 | <input type="checkbox"/> | Autorité: de la hiérarchie à la négociation    | 187  | <input type="checkbox"/> | D'où vient la morale?                            | 252S | <input type="checkbox"/> | Génération numérique des enfants mutants?       |
| 118 | <input type="checkbox"/> | La pensée orientale                            | 188  | <input type="checkbox"/> | Faut-il réinventer le couple?                    | 253  | <input type="checkbox"/> | Écrire Du roman au SMS                          |
| 119 | <input type="checkbox"/> | La nature humaine                              | 189S | <input type="checkbox"/> | Géographie des idées.                            | 254  | <input type="checkbox"/> | Reprendre sa vie en main                        |
| 120 | <input type="checkbox"/> | L'enfant                                       | 190  | <input type="checkbox"/> | Au-delà du QI                                    | 255S | <input type="checkbox"/> | La bibliothèque des idées d'aujourd'hui         |
| 121 | <input type="checkbox"/> | Quels savoirs enseigner?                       | 191  | <input type="checkbox"/> | Inégalités: le retour des riches                 | 256  | <input type="checkbox"/> | L'Individu Secrets de fabrication               |
| 122 | <input type="checkbox"/> | Le changement personnel                        | 192  | <input type="checkbox"/> | Enseigner: L'invention au quotidien              | 257  | <input type="checkbox"/> | Apprendre par soi-même                          |
| 123 | <input type="checkbox"/> | Criminalité                                    | 194  | <input type="checkbox"/> | Les animaux et nous.                             | 258  | <input type="checkbox"/> | Le climat fait-il l'histoire?                   |
| 124 | <input type="checkbox"/> | Société du risque                              | 195  | <input type="checkbox"/> | Le corps sous contrôle                           | 259S | <input type="checkbox"/> | Psychologie de l'enfant État des lieux          |
| 125 | <input type="checkbox"/> | Organisations                                  | 196  | <input type="checkbox"/> | Nos péchés capitaux                              | 260  | <input type="checkbox"/> | Peut-on vivre sans croyances?                   |
| 126 | <input type="checkbox"/> | Les premiers hommes                            | 197  | <input type="checkbox"/> | Les rouages de la manipulation                   | 261  | <input type="checkbox"/> | Devenir garçon, devenir fille                   |
| 127 | <input type="checkbox"/> | Le monde des jeunes                            | 198  | <input type="checkbox"/> | Les neurones expliquent-ils tout?                | 262  | <input type="checkbox"/> | 15 questions sur nos origines                   |
| 128 | <input type="checkbox"/> | Les représentations mentales                   | 199  | <input type="checkbox"/> | Psychologie de la crise.                         | 263  | <input type="checkbox"/> | Éduquer au 21 <sup>e</sup> siècle               |
| 129 | <input type="checkbox"/> | La fabrique de l'information                   | 200S | <input type="checkbox"/> | Pensées pour demain                              | 264  | <input type="checkbox"/> | La mémoire en 10 questions                      |
| 130 | <input type="checkbox"/> | La sexualité aujourd'hui                       | 201  | <input type="checkbox"/> | Les troubles de la mémoire                       | 265  | <input type="checkbox"/> | L'art de négocier                               |
| 132 | <input type="checkbox"/> | Le souci du corps                              | 202  | <input type="checkbox"/> | Pauvreté. Comment faire face?                    | 266  | <input type="checkbox"/> | Les grandes questions de notre temps            |
| 133 | <input type="checkbox"/> | Les métamorphoses de l'état                    | 203  | <input type="checkbox"/> | École. Guide de survie.                          | 267  | <input type="checkbox"/> | Inégalités                                      |
| 134 | <input type="checkbox"/> | La littérature, une science humaine?           | 204  | <input type="checkbox"/> | Démocratie. Crise ou renouveau?                  | 268  | <input type="checkbox"/> | La motivation                                   |
| 135 | <input type="checkbox"/> | Manger, une pratique culturelle                | 205S | <input type="checkbox"/> | Changer sa vie                                   | 269  | <input type="checkbox"/> | Vieillir, pour ou contre?                       |
| 136 | <input type="checkbox"/> | Les nouveaux visages des inégalités            | 206  | <input type="checkbox"/> | Repenser le développement                        | 270S | <input type="checkbox"/> | La philosophie aujourd'hui                      |
| 137 | <input type="checkbox"/> | Les savoirs invisibles                         | 207  | <input type="checkbox"/> | La nouvelle science des rêves                    | 271  | <input type="checkbox"/> | La confiance Un lien fondamental                |
| 138 | <input type="checkbox"/> | Les troubles du moi                            | 208S | <input type="checkbox"/> | L'enfant violent. De quoi parle-t-on vraiment?   | 272  | <input type="checkbox"/> | Le sport, une philosophie?                      |
| 139 | <input type="checkbox"/> | Les mondes professionnels                      | 209  | <input type="checkbox"/> | L'art de convaincre.                             | 273  | <input type="checkbox"/> | Les pouvoirs de l'imaginaire                    |
| 140 | <input type="checkbox"/> | Les nouvelles frontières de la vie privée      | 210  | <input type="checkbox"/> | Le travail en quête de sens.                     | 274S | <input type="checkbox"/> | L'enfant et le langage                          |
| 141 | <input type="checkbox"/> | La force des passions                          | 211S | <input type="checkbox"/> | Le clash des idées : 1989 à 2009                 |      |                          |   |



>> Sommaires et commandes sur [www.scienceshumaines.com](http://www.scienceshumaines.com)

## GRANDS DOSSIERS des sciences humaines (trimestriel)

Prix unitaire : 7,50 € (hors frais de port)

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1 <input type="checkbox"/> L'origine des cultures                   | 17 <input type="checkbox"/> Villes mondiales                | 33 <input type="checkbox"/> Vers un nouveau monde    |
| 2 <input type="checkbox"/> La moralisation du monde                 | 18 <input type="checkbox"/> France 2010                     | 34 <input type="checkbox"/> L'art de penser          |
| 3 <input type="checkbox"/> Les nouvelles psychologies               | 19 <input type="checkbox"/> Les pensées vertes              | 35 <input type="checkbox"/> Le bonheur               |
| 4 <input type="checkbox"/> France 2006                              | 20 <input type="checkbox"/> Les troubles mentaux            | 36 <input type="checkbox"/> Changer le travail       |
| 5 <input type="checkbox"/> L'origine des religions                  | 21 <input type="checkbox"/> Freud, droit d'inventaire       | 37 <input type="checkbox"/> Les grands mythes        |
| 6 <input type="checkbox"/> Peut-on changer la société ?             | 22 <input type="checkbox"/> Consommer                       | 38 <input type="checkbox"/> Innovation et créativité |
| 7 <input type="checkbox"/> Psychologie                              | 23 <input type="checkbox"/> Apprendre à vivre               | 39 <input type="checkbox"/> Élever ses enfants       |
| 8 <input type="checkbox"/> L'enfant du 21 <sup>e</sup> siècle       | 24 <input type="checkbox"/> L'histoire des autres mondes    | 40 <input type="checkbox"/> Villes durables          |
| 9 <input type="checkbox"/> L'origine des sociétés                   | 25 <input type="checkbox"/> Affaires criminelles            |  |
| 10 <input type="checkbox"/> Les grandes questions de la philosophie | 26 <input type="checkbox"/> Guide des cultures pop          |  |
| 11 <input type="checkbox"/> Entre image et écriture                 | 27 <input type="checkbox"/> Transmettre                     |  |
| 12 <input type="checkbox"/> Malaise au travail                      | 28 <input type="checkbox"/> L'histoire des troubles mentaux |  |
| 13 <input type="checkbox"/> Paroles d'historiens                    | 29 <input type="checkbox"/> Un siècle de philosophie        |  |
| 14 <input type="checkbox"/> Idéologies                              | 30 <input type="checkbox"/> Les penseurs de la société      |  |
| 15 <input type="checkbox"/> Les psychothérapies                     | 31 <input type="checkbox"/> Histoire des psychothérapies    |  |
| 16 <input type="checkbox"/> Les ressorts invisibles de l'économie   | 32 <input type="checkbox"/> L'amour un besoin vital         |  |



## HORS-SÉRIE des Grands Dossiers (hors abonnement)

Prix unitaire hors frais de port

	non abonnés	abonnés
1 ■ La guerre des origines à nos jours	12,00 €	7,20 €
2 ■ La nouvelle histoire des empires	8,50 €	4,50 €
3 ■ La nouvelle histoire du monde	12,00 €	7,20 €



## HORS-SÉRIE de Sciences Humaines (option d'abonnement)

Prix unitaire hors frais de port

	non abonnés	abonnés		non abonnés	abonnés
2 <input type="checkbox"/> Comprendre le monde	12,00 €	7,20 €	13 <input type="checkbox"/> À quoi pensent les philosophes ?	8,50 €	4,50 €
4 <input type="checkbox"/> Femmes, combats et débats	7,90 €	4,50 €	14 <input type="checkbox"/> À la découverte du cerveau	8,50 €	4,50 €
5 <input type="checkbox"/> L'école en questions	7,90 €	4,50 €	15 <input type="checkbox"/> L'œuvre de Pierre Bourdieu	8,50 €	4,50 €
7 <input type="checkbox"/> La grande histoire de la psychologie	8,50 €	4,50 €	16 <input type="checkbox"/> La philosophie en quatre questions	9,80 €	4,50 €
8 <input type="checkbox"/> Comprendre Claude Lévi-Strauss	8,50 €	4,50 €	17 <input type="checkbox"/> De la pensée en Amérique	8,50 €	4,50 €
9 <input type="checkbox"/> Les grands philosophes	8,50 €	4,50 €	18 <input type="checkbox"/> Edgar Morin	8,50 €	4,50 €
10 <input type="checkbox"/> Le sexe dans tous ses états	8,50 €	4,50 €	19 <input type="checkbox"/> Michel Foucault	8,50 €	4,50 €
11 <input type="checkbox"/> La grande histoire du capitalisme	8,50 €	4,50 €	20 <input type="checkbox"/> Les grands penseurs des sciences humaines	8,50 €	4,50 €
12 <input type="checkbox"/> Une autre histoire des religions	8,50 €	4,50 €			



## HORS-SÉRIE de Sciences Humaines (ancienne formule)

Prix unitaire : 7,50 € hors frais de port

- |  |  |
|--|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Les nouveaux nouveaux mondes            | 32 <input type="checkbox"/> La société du savoir                 |
| 3 <input type="checkbox"/> Le marché, loi du monde moderne?        | 33 <input type="checkbox"/> Vivre ensemble                       |
| 6 <input type="checkbox"/> La société française en mouvement       | 34 <input type="checkbox"/> Les grandes questions de notre temps |
| 8 <input type="checkbox"/> Régions et mondialisation               | 35 <input type="checkbox"/> Les sciences de la cognition         |
| 10 <input type="checkbox"/> Qui sont les Français ?                | 36 <input type="checkbox"/> Qu'est-ce que transmettre ?          |
| 11 <input type="checkbox"/> Les métamorphoses du pouvoir           | 37 <input type="checkbox"/> L'art                                |
| 14 <input type="checkbox"/> Vers la convergences des sociétés ?    | 38 <input type="checkbox"/> L'abécédaire des sciences humaines   |
| 17 <input type="checkbox"/> La mondialisation en débat             | 39 <input type="checkbox"/> La France en débats                  |
| 18 <input type="checkbox"/> L'histoire aujourd'hui                 | 40 <input type="checkbox"/> Former, se former, se transformer    |
| 19 <input type="checkbox"/> La psychologie aujourd'hui             | 41 <input type="checkbox"/> La religion                          |
| 21 <input type="checkbox"/> La vie des idées                       | 43 <input type="checkbox"/> Le monde de l'image                  |
| 22 <input type="checkbox"/> L'économie repensée                    | 44 <input type="checkbox"/> Décider, gérer, réformer             |
| 23 <input type="checkbox"/> Anthropologie                          | 45 <input type="checkbox"/> L'enfant                             |
| 24 <input type="checkbox"/> La dynamique des savoirs               | 46 <input type="checkbox"/> L'exception française                |
| 25 <input type="checkbox"/> À quoi servent les sciences humaines ? | 47 <input type="checkbox"/> Violences                            |
| 26 <input type="checkbox"/> La France en mutation                  | 48 <input type="checkbox"/> La santé                             |
| 28 <input type="checkbox"/> Le changement                          | 49 <input type="checkbox"/> Sauver la planète ?                  |
| 29 <input type="checkbox"/> Les nouveaux visages du capitalisme    | 50 <input type="checkbox"/> France 2005                          |
| 31 <input type="checkbox"/> Histoire et philosophie des sciences   |  |

## HORS-SÉRIE (hors abonnement)



### PSYCHO

Prix unitaire (non abonnés) : 8,50 €  
 Prix unitaire (abonnés) : 4,50 €  
 Hors frais de port - 124 pages

VIENT DE PARAÎTRE



### PHILO

Prix unitaire (non abonnés) : 9,80 €  
 Prix unitaire (abonnés) : 4,50 €  
 Hors frais de port - 160 pages

**CERCLE PSY (trimestriel)**

Prix unitaire : 7,90 € hors frais de port

- |  |  |   |
|--|--|---|
| 1 <input type="checkbox"/> Les pys vus par leurs patients  | 8 <input type="checkbox"/> Addictions                      | 15 <input type="checkbox"/> Peut-on vraiment changer ?        |
| 2 <input type="checkbox"/> Trop d'enfants chez le psy ?    | 9 <input type="checkbox"/> Maladies mentales               | 16 <input type="checkbox"/> La société en burn-out ?          |
| 3 <input type="checkbox"/> Quand la tête soigne le corps   | 10 <input type="checkbox"/> Violences familiales           | 17 <input type="checkbox"/> Homosexualité                     |
| 4 <input type="checkbox"/> Le bébé, sa vie, son œuvre      | 11 <input type="checkbox"/> La nouvelle science des rêves  | 18 <input type="checkbox"/> Le boom des troubles alimentaires |
| 5 <input type="checkbox"/> Autisme. La guerre est déclarée | 12 <input type="checkbox"/> TCC Les meilleures thérapies ? |   |
| 6 <input type="checkbox"/> Les vertus de la manipulation   | 13 <input type="checkbox"/> Muscler son cerveau            |   |
| 7 <input type="checkbox"/> Les dessous du sexe             | 14 <input type="checkbox"/> La nébuleuse des « dys »       |   |

**HORS-SÉRIE du Cercle Psy**

Prix unitaire : 8,50 € - hors frais de port

- |   |
|---|
| 1 <input type="checkbox"/> Toute la psycho de A à Z               |
| 2 <input type="checkbox"/> Qui sont (vraiment) les psychologues ? |
| 3 <input type="checkbox"/> La parole aux patients !               |



>> Sommaires et commandes sur [www.le-cercle-psy.fr](http://www.le-cercle-psy.fr)

**BON DE COMMANDE LIVRES - ÉDITIONS SCIENCES HUMAINES**



**SCIENCES HUMAINES**

- |   |       |         |
|---|-------|---------|
| <input type="checkbox"/> La Bibliothèque idéale des sciences humaines       | 416 p | 14,70 € |
| <input type="checkbox"/> Le Dictionnaire des sciences humaines              | 832 p | 19,80 € |
| <input type="checkbox"/> Le Dictionnaire des sciences humaines              | 888 p | 49,70 € |
| <input type="checkbox"/> Une Histoire des sciences humaines                 | 400 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Une Histoire des sciences humaines (Édition 2012)  | 320 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> Les Sciences humaines. Panorama                    | 482 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Cinq siècles de pensée française                   | 192 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> Littérature et sciences humaines                   | 160 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> Le Dictionnaire des sciences sociales              | 464 p | 17,00 € |
| <input type="checkbox"/> Histoire et philosophie des sciences               | 312 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> La science en question(s) Les entretiens d'Auxerre | 304 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> Les penseurs de la société Nouveauté               | 160 p | 10,20 € |

**SCIENCES SOCIALES**

- |   |       |         |
|---|-------|---------|
| <input type="checkbox"/> Pierre Bourdieu, son œuvre, son héritage                   | 128 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> La Culture, de l'universel au particulier                  | 384 p | 23,40 € |
| <input type="checkbox"/> Familles, permanence et métamorphoses                      | 336 p | 23,40 € |
| <input type="checkbox"/> Identités, l'individu, le groupe, la société               | 352 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> L'individu contemporain, regards sociologiques N°1 édition | 256 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> L'Intelligence de l'enfant, l'empreinte du social          | 304 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> La Religion, unité et diversité                            | 368 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Les Sciences sociales en mutation.                         | 640 p | 29,40 € |
| <input type="checkbox"/> La Sociologie. Histoire, idées, courants                   | 256 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> Le Travail sous tensions                                   | 128 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> La Santé, un enjeu de société                              | 352 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Violence(s) et société aujourd'hui                         | 256 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> La parenté en question(s).                                 | 236 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> La reconnaissance.   | 128 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> Le sexe d'hier à aujourd'hui                               | 248 p | 16,00 € |
| <input type="checkbox"/> La révolution végétarienne                                 | 160 p | 12,00 € |
| <input type="checkbox"/> Au cœur des autres   | 160 p | 12,00 € |
| <input type="checkbox"/> Quotidien heureux d'un père et de son bébé                 | 144 p | 12,00 € |
| <input type="checkbox"/> L'école française de socioanthropologie. Nouveauté         | 304 p | 19,00 € |

**COMMUNICATION/INFORMATION/ORGANISATIONS**

- |  |       |         |
|--|-------|---------|
| <input type="checkbox"/> La Communication. État des savoirs (3 <sup>e</sup> éd.) | 416 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Les Organisations. État des savoirs                     | 448 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Le Management. Fondements et renouvellements            | 360 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> La Société numérique en question(s)                     | 128 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> L'Entreprise. Nouveauté                                 | 344 p | 22,00 € |

**HISTOIRE/ÉCONOMIE/GÉOPOLITIQUE**

- |  |       |         |
|--|-------|---------|
| <input type="checkbox"/> L'Économie repensée                                     | 400 p | 23,40 € |
| <input type="checkbox"/> Géopolitique de l'alimentation (Édition 2012)           | 128 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> Histoire Globale. Un autre regard sur le monde          | 288 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Une histoire du monde Global.                           | 352 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> La Mondialisation. Émergences et fragmentations         | 168 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> La Planète disneylandisée. Pour un tourisme responsable | 312 p | 15,00 € |
| <input type="checkbox"/> Le Pouvoir. Concepts, Lieux, Dynamiques Nouveauté       | 352 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> L'Argent. Les entretiens d'Auxerre                      | 256 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> Se Nourrir. Les entretiens d'Auxerre                    | 288 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> Le Peuple existe-t-il ? Les entretiens d'Auxerre        | 288 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> La Démocratie   | 352 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Paix et guerres au XXI <sup>e</sup> siècle              | 160 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> Rendre (la) justice. Les entretiens d'Auxerre           | 288 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> La cinquième république                                 | 416 p | 19,00 € |

- |  |       |         |
|--|-------|---------|
| <input type="checkbox"/> La guerre, des origines à nos jours Nouveauté           | 272 p | 19,00 € |
| <input type="checkbox"/> Dix questions sur le capitalisme aujourd'hui. Nouveauté | 224 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> L'Afrique est-elle si bien partie ? Nouveauté           | 288 p | 19,50 € |
| <input type="checkbox"/> Le dictionnaire du développement durable. Nouveauté     | 504 p | 18,50 € |
| <input type="checkbox"/> L'Avenir. Les entretiens d'Auxerre. Nouveauté           | 280 p | 23,00 € |

**ÉDUCATION ET FORMATION**

- |   |       |         |
|---|-------|---------|
| <input type="checkbox"/> Éduquer et Former                              | 480 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Nos Enfants. Les Entretiens d'Auxerre          | 296 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> Une Histoire de l'éducation et de la formation | 288 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> Lire et Écrire                                 | 336 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> Les Mutations de l'école                       | 288 p | 22,30 € |
| <input type="checkbox"/> À la découverte de la lecture                  | 192 p | 15,20 € |
| <input type="checkbox"/> Le Guide du jeune enseignant                   | 296 p | 17,50 € |
| <input type="checkbox"/> Apprendre Pourquoi ? comment ?                 | 160 p | 10,20 € |

**PHILOSOPHIE/PSYCHOLOGIE/SCIENCES COGNITIVES**

- |  |       |         |
|--|-------|---------|
| <input type="checkbox"/> Le Cerveau et la Pensée N°1 édition                           | 480 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> Comment Homo est devenu sapiens                               | 320 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> L'Homme, cet étrange animal                                   | 408 p | 15,00 € |
| <input type="checkbox"/> Les Humains mode d'emploi                                     | 256 p | 15,20 € |
| <input type="checkbox"/> L'Intelligence de l'enfant                                    | 256 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> Le Langage. Nature, histoire et usage                         | 352 p | 23,40 € |
| <input type="checkbox"/> Le Moi. Du normal au pathologique                             | 384 p | 23,40 € |
| <input type="checkbox"/> Philosophies de notre temps                                   | 376 p | 23,40 € |
| <input type="checkbox"/> La Psychanalyse. Points de vue pluriels                       | 336 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> La Psychologie  | 256 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> Qu'est-ce que l'adolescence ?                                 | 256 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> Le Langage  | 256 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> Abécédaire scientifique pour les curieux, vol. 2              | 288 p | 17,30 € |
| <input type="checkbox"/> Philosophies et pensées de notre temps                        | 192 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> Les patients de Freud. Destins                                | 128 p | 14,20 € |
| <input type="checkbox"/> Histoire de la psychologie                                    | 256 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> Philosophie. Auteurs et thèmes                                | 256 p | 12,70 € |
| <input type="checkbox"/> Initiation à l'étude du sens                                  | 256 p | 16,00 € |
| <input type="checkbox"/> La morale   | 400 p | 25,40 € |
| <input type="checkbox"/> La fabrique des folies  | 360 p | 16,00 € |
| <input type="checkbox"/> Pensées rebelles. Foucault, Derrida, Deleuze                  | 192 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> Jung et les archétypes.                                       | 456 p | 19,00 € |
| <input type="checkbox"/> Masculin - Féminin - Pluriel. Nouveauté                       | 288 p | 19,00 € |
| <input type="checkbox"/> Les clés du langage. Nature, Origine, Apprentissage Nouveauté | 128 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> L'enfant et le monde. Nouveauté                               | 128 p | 10,20 € |
| <input type="checkbox"/> Le changement personnel. Nouveauté                            | 288 p | 19,00 € |

Cochez la case devant chaque livre commandé

Nb. de livres :  Total Livres :  €

Reporter le total « Livres » sur le bon de commande général au verso et joindre à votre règlement le recto et le verso de cette page.



>> Sommaires et commandes sur <http://editions.scienceshumaines.com>



# LES EMPIRES

18<sup>E</sup> RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE  
BLOIS - 8/11 OCT. 2015

SALON DU LIVRE - DÉBATS - CINÉMA - EXPOSITIONS    ENTRÉE LIBRE    WWW.RDV-HISTOIRE.COM

Bernard Guetta, Président de l'édition 2015

Mathias Énard, Président du Salon du Livre

Jean-Louis Comolli, Président du Cycle cinéma

Serge Gruzinski, Conférence inaugurale



Plus d'informations sur : [www.rdv-histoire.com](http://www.rdv-histoire.com)



**LEARNING  
CENTER**  
VILLE DURABLE



# Learning center ville durable

**Architecte :** Pierre-Louis FALOCI, Paris

**Superficie :** 10 000 m<sup>2</sup> répartis sur 5 niveaux

**Maîtrise d'ouvrage :** Communauté Urbaine de Dunkerque

**Financement :** Communauté Urbaine de Dunkerque,  
Région Nord-Pas de Calais,  
Europe (FEDER),  
Département du Nord.

Dans les murs d'un ancien entrepôt portuaire, le Learning center ville durable de la Halle aux sucres est un pôle de ressources, d'expertises et d'apprentissages sur le thème de l'écologie des villes et des territoires. Il s'inscrit dans le réseau des Learning center de la Région Nord-Pas de Calais.

C'est un espace de vie, de travail et de détente qui fait la part belle au numérique, appuyé sur un centre de ressources, une programmation scientifique et culturelle et des espaces muséographiques et pédagogiques comportant plusieurs niveaux de lecture.

## Exposition permanente

➤ **A partir de janvier 2016 « Villes durables »**

Discontinues, congestionnées, polluées, les villes rassemblent aujourd'hui la moitié des habitants de la planète et sans doute près des deux tiers en 2050. Face à tant d'incertitudes, quelle pourrait-être la vision de la ville au XXI<sup>e</sup> siècle ?

C'est à cette question que cherchera à répondre l'exposition du Learning center, organisée en trois séquences principales : vivre en ville, la ville comme écosystème, et la ville dans une économie globale.

Pédagogique, adaptée à tous et traduite en anglais et néerlandais, cette toute nouvelle exposition de 1000 m<sup>2</sup> vous livrera de nombreuses pistes d'action et de réflexion.

## Expositions temporaires

➤ **Jusqu'en décembre 2015**

« **La ville récréative, l'enfant joueur** »

C'est sur le rêve d'une « ville buissonnière » que Thierry Paquot, commissaire de cette exposition, aborde la double question du développement de l'enfant et celle de sa place dans la ville.

➤ **A partir de janvier 2016**

« **Lucien et Simone Kroll, une architecture habitée** »

Une exposition réalisée par Patrick Bouchain, présentée en 2013 au Lieu Unique de Nantes, qui sera réinventée au Learning center dans une nouvelle scénographie.

Coordination scientifique  
Richard PEREIRA de MOURA  
03.28.29.40.97  
richard.pereira@tud.fr

Responsable des publics  
Fabienne LESIEUX  
03.28.24.48.85  
fabienne.lesieux@tud.fr

Responsable de programmation  
Marianne CSIZMADIA  
03.28.64.60.63  
marianne.csizmadia@tud.fr



Nous joindre  
03.28.64.60.49  
www.halleauxsucres.fr



Nous rendre visite  
9003 Route du Quai Freycinet 3  
59140 Dunkerque



**LEARNING  
CENTER**  
VILLE DURABLE

