

Chapitre 3

L'introuvable ville durable*

INTRODUCTION

La ville durable peut être définie comme un discours descendant et à consensus mou entre le développement urbain durable des Agendas 21 locaux impliquant de nouvelles formes de planifications urbaines intégrées et la vision économiste libérale qui réduit la ville durable à la ville économe, surtout en investissements publics.

Ses applications se traduisent en fait par des adaptations sectorielles, voire d'insolubles contradictions, entre professions de foi et moyens réels. Elles se heurtent parallèlement à la diversité des représentations des différents acteurs urbains.

L'analyse des fondements discursifs qui tentent de conceptualiser la « ville durable » et la mise en évidence de leur contradiction, en particulier avec la réalité des métropoles du Sud, nous amènent à plaider en faveur de l'idée de « ville partagée ».

DU DÉVELOPPEMENT DURABLE À LA VILLE DURABLE : MISE EN PLACE DES CONCEPTS

Le développement durable a recueilli de très grands échos auprès de la communauté internationale. Fondé sur le paradigme connu du « développement », il lui ajoute la terminologie, non encore unanimement admise en français, de durable ou de soutenable. Ce n'est point ce qualificatif qui est à l'origine de son succès, mais le fait qu'il replace les changements globaux dans le contexte du productivisme économique et des inégalités en démontrant que les problèmes en résultant non seulement nous concernent tous, mais nous obligent à penser l'avenir de nos descendants. Il sort donc les politiques et discours de l'écologisme mou et leur permet de proposer un mode opératoire qui de prime abord semble plus construit. Pourtant ce concept n'est point une table des lois (F. Ascher, 1998), car son contenu ne cesse d'évoluer selon les sensibilités et les intérêts, aboutissant parfois à des impératifs de gestion contradictoires. La sphère des recherches interpelle ce nouveau paradigme et les gestionnaires urbains l'ont rapidement adopté en l'incluant le plus souvent dans les discours écologiques de la ville.

* Chapitre rédigé par Dominique COURET, Anne OUALET et Bezunesh TAMRU

Les préjudices sur l'environnement de la ville ou les perturbations engendrées par le phénomène urbain sont surtout traités de manière sectorielle. Les instances internationales ou les réglementations locales identifient un certain nombre de nuisances telles que la surconsommation d'énergie, l'asphyxie des transports, pour préconiser des solutions. Celles-ci sont assez bien connues : freiner la croissance des mégapoles en favorisant les villes moyennes. La surconcentration des problèmes en milieu urbain est considérée comme l'une des préoccupations majeures des pays en voie de développement incapables d'assurer les équipements nécessaires à leurs métropoles à croissance rapide, mais en même temps beaucoup d'espoirs sont placés dans les villes qui concentrent la majorité des aides et où s'accumulent richesses et potentialités. Depuis plusieurs décennies les grandes instances internationales travaillent dans les métropoles des PED (Pays en développement) sur des thèmes liés à l'assainissement, à l'évacuation des eaux usées et des déchets solides, à l'habitat, à l'activité économique. Pourtant et à partir des années quatre-vingt, certains de ces thèmes vont rentrer dans le dénominateur commun de problèmes ou nuisances qualifiés d'environnementaux.

Les gestionnaires et décideurs des métropoles du Sud sont alors invités, comme leurs collègues du Nord, à repenser la ville dans le sens du développement durable.

MULTIPLICITÉ DES INITIATIVES INTERNATIONALES ET DES ENGAGEMENTS LOCAUX

L'une des premières initiatives apparaît avec la préparation du sommet d'Istanbul Habitat II de 1996. Ce sommet réunit les acteurs de la ville du monde entier pour plancher sur les problèmes liés aux établissements humains ou habitats. Plusieurs conférences préparatoires ont eu lieu réunissant des villes et ou des groupements de villes. Ce fut aussi l'occasion de la création de nouvelles associations sur le thème du développement durable. En 1990, les Nations unies mettent en place l'ICLEI (International Council for local and Environmental Initiatives). Cette association cherche à créer des réseaux de villes pour une sensibilisation à l'environnement et au développement durable. L'OCDE et la Commission européenne commencent à s'intéresser à la question. L'OCDE lance les premières réflexions sur la ville et l'environnement urbain suivies d'un colloque sur les villes du XXI^e siècle. Ces deux événements seront le point de départ d'un programme spécifique sur la ville écologique lancé en 1993 pour préparer le sommet d'Istanbul.

La Commission européenne publie le *Livre Vert* sur l'environnement urbain, voté par le Conseil des ministres de l'Environnement en 1991. L'objectif est double : réfléchir sur l'amélioration des conditions de vie en milieu urbain et sur les mesures locales susceptibles de contribuer à la résolution des problèmes globaux d'environnement, en particulier l'effet de serre et les pluies acides. Par ses positions tranchées, le *Livre Vert* fait figure de manifeste. En effet, il vilipende l'approche fonctionnaliste, responsable notamment de l'étalement de la ville. Comme pour l'OCDE, cette publication est accompagnée de la constitution d'un groupe d'experts sur l'environnement urbain.

Les Agendas 21 locaux apparaissent comme les initiateurs du développement durable urbain. L'Agenda 21 est le document de base issu de la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement de Rio en 1992. Il décline les mesures à mettre en place pour garantir à la terre un développement durable. Le « suffixe » 21, qui signifie XXI^e siècle, qualifie de nombreux programmes et organismes liés à la mise en place de stratégies de développement durable. Le sommet de Rio par la production de l'Action 21 ouvre la voie à un cadre de réflexions pour un développement durable opératoire qui reconnaît aux collectivités locales le rôle essentiel d'acteurs du développement durable. Les États signataires s'engagent ainsi à ce que leurs collectivités locales adoptent un Agenda 21 local.

Parallèlement, s'est aussi tenue la réunion de quatre associations internationales de villes à Curitiba (Brésil). Moins spectaculaire que le sommet de Rio, on note tout de même la présence de 300 maires et associations qui signent l'engagement de Curitiba pour une ville viable, où un plan d'action et un agenda 21 local seront mis en œuvre.

La réunion d'Ålborg (Danemark) en 1994 sous l'égide de la Commission européenne pose le cadre du développement durable urbain en Europe. Cette conférence s'est conclue par la « Charte d'Ålborg, charte des villes européennes pour un développement durable », par laquelle les collectivités locales signataires s'engagent à réaliser un Agenda 21 local. La « Campagne des villes européennes pour un développement durable » est également lancée à cette occasion. Initiée par la Commission européenne, elle vise à encourager et à soutenir les collectivités locales désireuses de se lancer dans un processus de développement durable. Elle est animée principalement par l'ICLEI, des associations internationales de villes, l'OMS. Dans cette optique, les villes en expérimentant les stratégies les mieux adaptées à leur cas, font figure d'acteurs principaux du développement durable. Les villes peuvent se joindre à la campagne (diffusions d'expériences) en signant la Charte d'Ålborg. Sur le même principe, l'ICLEI organise des réunions des Agendas 21 locaux dans d'autres parties du monde. Tout en militant pour les Agendas 21 locaux, l'ICLEI s'investit aussi dans des recherches sectorielles comme l'effet de serre en ville.

La période 1993-1996, ouverte par la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement de Rio en 1992, peut, à juste titre, être considérée comme une première phase de travail et de foisonnement d'initiatives dans la voie du développement durable urbain. Elle a été momentanément couronnée par la tenue de la Conférence des Nations unies sur les établissements humains d'Istanbul Habitat II, organisée du 3 au 4 juin 1996. L'objectif de la conférence d'Istanbul, comme celle de Rio, était d'abord d'éveiller les consciences au caractère hautement prioritaire des politiques urbaines, compte tenu des évolutions à risque que connaissent les villes dans le monde, de repenser et définir de nouvelles politiques urbaines avec tous les acteurs impliqués dans ces politiques en confrontant leurs expériences. Bien que les instances internationales s'en défendent en mettant en avant une concertation qualifiée d'ascendante, il apparaît dans ce concept de développement durable au sens large, et dans la sphère du phénomène urbain en particulier, une prise de conscience descendante. Un autre aspect s'impose aussi : la nature très éco-

nomiste du concept qui, avec la conjugaison de la prise de conscience environnementale, fournit aux organismes internationaux une possibilité de construire des cadres d'action : Action 21 ; Agendas 21 locaux.

Si ce mode opératoire plaide en faveur de l'idée de développement durable, on peut être sceptique face à la cascade de réglementations, qui pourraient se superposer sur un ensemble de textes déjà bien fournis et très disparates selon les cas.

LE DISCOURS INCANTATOIRE DE LA « VILLE DURABLE »

Le concept de « ville durable » a émergé en même temps que celui de « développement durable » et a été formalisé grâce au sommet de Rio de 1992 et des multiples initiatives qui lui succèdent et précèdent le sommet d'Istanbul Habitat II.

Il est construit sur le mode d'un discours très descendant. Parti des instances internationales, il est en général relayé par les États à travers leur ministère de l'Environnement souvent peu doté, pour être repris par les collectivités locales. Ces dernières en général conservent leur mode de fonctionnement ancien pour intégrer et véhiculer le discours auprès des citoyens. Si l'on se penche sur le concept même de ville durable, on voit apparaître de façon assez récurrente quelques termes. Citons deux définitions qui nous permettront de cerner les aspects clé de la ville durable (compacité, mixité, citoyenneté) et une troisième définition qui s'appuie plus sur la durabilité en terme de durabilité des ressources économiques. Pour V. Barnier et C. Tucoulet (1999), « la ville durable est une ville compacte, citoyenne, solidaire, écogérée autour d'outils comme les PDU (Plan de déplacement urbain), les chartes pour l'environnement, les Agendas 21 locaux, les programmes d'action pour un XXI^e siècle placé sous le signe du développement durable ». Dans la même tonalité, F. Beaucire (1994) définit la ville durable comme « compacte et fonctionnellement mixte, qui offre une qualité et une diversité de vie ».

Pour P. Lusson, cité par P. Gras (1995), « l'acceptation la plus opérationnelle du développement durable appliqué à la ville pourrait bien coïncider largement avec la notion de 'ville recyclable', aptitude à se renouveler qui garantira l'avenir des collectivités qui ne pourront plus tableer sur des investissements publics aussi lourds que dans le passé. Les critères de ville compacte (évitant le gaspillage d'espace, d'énergie, de temps, d'investissements que la ville étendue ou éclatée entraînait), de ville mixte (prônant la fin du *zoning* de la ville fonctionnelle dispendieuse et ségréguée), de ville recyclable (utilisant de façon rationnelle son espace en le recyclant et économe en moyens), de ville citoyenne (la ville participative de démocratie locale et qui remplace la logique de guichet par celle de projet partagé par tous) définissent en somme un catalogue de bonnes intentions sécantes. Or, ces professions de foi, formalisées d'en haut, rencontrent dans le domaine de leurs applications des adaptations sectorielles, voire des contradictions.

Prenons le discours incantatoire de démocratie participative ou de bonne gouvernance, force est d'admettre que c'est une pratique encore peu usitée. Les projets urbains, qui devraient être socialement discutés, sont en fait présentés dans une logique d'expositions parfois qualifiées de forum : le PDU du Grand Lyon, les grandes orientations du Schéma directeur d'Addis-Abeba. La technicité de tels

documents et le mode opératoire de médiation par des expositions ne permettent pas au citoyen de jouer son rôle de citoyen mais seulement celui de spectateur. Il faut aussi considérer, à la décharge des gestionnaires, que l'implication des habitants, à toutes les étapes d'un projet, exige une mobilisation des moyens municipaux, parfois sans commune mesure avec celle que pourraient montrer les citoyens. Il existe ainsi un déficit de pédagogie et surtout de moyens pour qu'un vrai changement culturel de la part de tous émerge afin que ce concept de ville citoyenne soit réellement opérationnel. Le concept de ville recyclable d'essence économiste prend plus en considération la question de durabilité des ressources. Il est fondé sur une gestion économe de la ville : économie d'énergie, d'espace, mais aussi surtout de moyens. Il part ainsi du constat d'une prise en charge de plus en plus large par les villes de leur destin et prône une rationalité économique qui n'est pas selon ses tenants incompatible avec la durabilité des ressources et une préoccupation écologique. On peut opposer aux adeptes des économies des moyens, la nécessité de nouveaux investissements pour aboutir à la durabilité de l'amélioration des cadres de vie et des ressources non renouvelables. J. L. Zentelin (2000) critique ainsi « l'économie libérale contre le développement durable » en citant le manque de moyen concédé aux ferroviaires pour remplacer les transports routiers, tandis que J. C. Bolay, Y. Perdrizzini et A. Rabionovich (2000) s'interrogent sur le coût, pour les usagers finaux, du développement durable dans les cités des PED.

DU CONSENSUS DESCENDANT À LA CRITIQUE

Parmi les grandes tendances que l'on a notées se trouve la compacité de la ville durable. Or, cette vision ne manque pas de détracteurs. V. Fouchier (1997) note ainsi que la demande sociale accrue de « nature » en ville à laquelle des réponses ont été données par la création d'espaces verts [...], provoque une urbanisation plus étendue. À l'inverse, la protection d'espaces naturels périphériques et la densification du tissu urbain provoque le départ des habitants. On en arrive donc à des arbitrages contradictoires entre une ville étendue et verte (trame verte, ceinture verte, coulée verte) provoquant l'éparpillement résidentiel, et une densification à laquelle les habitants ne semblent point adhérer. Pour F. Ascher (op. cit.), le développement durable ne dispense point le décideur d'effectuer les arbitrages entre une économie fondée avant tout sur la mobilité et les utopies (selon l'auteur) des Cars free cities. O. Godard (1996) propose une série de thèses et d'antithèses sur les principes de la ville durable. Il déconstruit notamment la solidarité entre les générations considérant que celle d'avant n'a point mandat de planifier la ville de celle d'après, mais seulement celui de lui assurer les ressources. Il démontre aussi le peu de fiabilité des généralisations, des échelles. En effet, les considérations écologiques au niveau planétaire ou la viabilité sociale perçue au niveau mondial ne peuvent être des modèles applicables en l'état au local. On touche ainsi au problème que l'on a déjà évoqué d'un développement durable et d'une ville durable, qui, malgré le principe des Agendas 21 locaux laissant une large marge d'appréciations aux collectivités locales, tablent sur une dimension discursive de persuasions d'une problématisation descendante et discrète sur les moyens de sa mise en œuvre.

À la lecture de ces interrogations, un constat s'impose. La ville durable est un concept mou, voire flou, qui accole le terme de durabilité, donc de maintien, à un phénomène complexe et en mouvements continuels : la ville (J. M. Legay, 1992). On peut ainsi commencer en questionnant le terme même de ville qui suppose un espace délimité dont les caractéristiques sont nettement différentes des espaces limitrophes : « La ville et les campagnes autour ». Ce mythe a pourtant vécu. La géographie moderne parle d'aire métropolisée, et non de grandes villes, pour indiquer que l'on doit considérer un phénomène évolutif et non un objet matériellement délimité et inerte. À ce titre, la durabilité comme la notion de ville possèdent une connotation d'immobilisme qui pourrait abonder dans le sens de l'écologisme du maintien ou du retour à un équilibre viable. Ainsi, D. Banister 1992 (cité par E. Torres, 1998) cautionne le système de noyaux denses connectés et séparés par des étendues vertes ne dépassant pas 25 000 habitants tandis que l'écologisme extrême de E. Goldsmith (1978) le fait prêcher pour le retour aux campements de 80 personnes.

ADAPTABILITÉS ET DÉTOURNEMENTS

Moins enclins aux idéologies, les gestionnaires promeuvent des actions sectorielles, parfois spectaculaires, de verdissements urbains ou de mise en place des PDU sous le label de ville durable. Il apparaît alors un effet de discours et de glissements sémantiques. L'amélioration du cadre de vie, la protection de l'environnement, l'adoption des chartes pour l'environnement, voire des Agendas 21, sont autant d'actions que les collectivités locales adoptent et adaptent à leur système de fonctionnement. On note alors une résilience ou adaptabilité des institutions qui gardent leur cohérence intacte et assimilent par des actes sectoriels cet ensemble discursif descendant qui s'y prête. Mais un regard plus averti peut déceler la possibilité d'évolution des systèmes spatiaux susceptible de recomposer à terme l'espace urbain. Ch. Calenge (1997) note ainsi que la trame verte modifie plus qu'on ne le pense le tissu urbain et ses socialités, et gomme en les aspirant les « pseudo-campagnes ». Le *new urbanism* américain (R. Seuteville, 1999), qui prône une mixité réelle des fonctions urbaines, est récupéré par des promoteurs qui l'utilisent dans une version revisitée pour l'automobile comme argument de vente. Les villes sont aussi dans les nouveaux réseaux de l'information. Des études portant sur les plus fortes connections urbaines dans la toile révèlent une géographie assez proche de celle des grandes places financières (M. Foucher, 1996). En Europe, les classes aisées qui avaient fui les centres villes les réinvestissent, surtout la catégorie des seniors, très active dans les associations. Ainsi, de nouveaux modes de partages de l'espace pourraient se dessiner. La « ville durable », ou territoire, vitrine d'actions prioritaires – verte, historique, éco-gérée, connectée et participative (pourrait-on parler de la nouvelle ville à l'instar de la nouvelle économie ?) – s'éloignerait, en l'excluant, de la ville de l'économie traditionnelle, du problème d'insertion, de la vieillesse en détresse. Ces hypothèses se fondent sur les coûts et moyens de la ville durable.

Si le sommet de Rio et le rapport Brundtland ont insisté sur le partage et les justices sociales comme un des leviers du développement durable, force est de cons-

tater que les politiques réellement incitatives (taxes écologiques, infrastructures pour réduire les transports routiers au profit du rail, politiques intégrées de la ville, mixité réelle de l'espace urbain, etc.) restent autant d'utopies.

PLAIDOYER POUR UNE VILLE PARTAGÉE

Nous proposons l'idée de la ville partagée comme éléments de réflexion pour sa durabilité en terme de développement soutenable.

Plusieurs grandes métropoles du Sud revendiquent dans leurs politiques urbaines la protection de leur environnement. Certaines seraient même passées à l'étape des Agendas 21 locaux. Mais ces préoccupations sont sectorielles comme dans le Nord et recouvrent surtout le domaine du discours et de l'affichage. L'encouragement venu des instances supranationales amplifie ce phénomène et tend vers une planification urbaine fonctionnelle du *zoning*, plus rentable à court terme et souvent saupoudrée d'écologisme : espaces verts et législations plus ou moins contraignantes de protection de l'environnement restant souvent lettres mortes par manque de moyens et de volontés politiques réelles. Pourtant, si l'on prend les points invoqués pour une ville durable au pied de la lettre – compacité, mixité, citoyenneté – en les soutenant par des moyens financiers conséquents, on peut alors envisager d'autres actions que le saupoudrage écologiste.

Les cités du Sud, par leur croissance rapide, sont fortement consommatrices d'espace. Cet étalement concerne les populations les plus démunies, chassées dans les périphéries par les politiques de « déguerpissements », ou les classes moyennes inférieures se trouvant dans l'obligation de se fixer loin d'un centre ville onéreux. Certaines classes aisées choisissent aussi d'habiter dans le péricentre dans la mesure où elles utilisent des moyens de transport confortables, qui leur permettent d'accéder de façon privée à une qualité environnementale dégagée des nuisances liées à la surdensité des centres (meilleure qualité de l'air, espace, vue dégagée...). La récente remise en cause des politiques de « déguerpissement » amène à réexaminer l'exclusion de fait qui était imposée à une partie des plus démunis a été remise en cause. On considère maintenant que plusieurs quartiers, facilement aménageables par leur proximité aux réseaux, possèdent des poches d'habitats dits précaires qui pourraient être pérennisés. Ce type d'opérations a été menée à Abidjan (étude de l'Orstom citée par P. Metzger et P. Peltre, 1996) où les interrogations sur la citoyenneté de ces populations, jusque là considérées comme des intrus, ont en partie déterminé leur maintien.

La mixité, autre critère d'une ville durable, ne devrait donc pas être seulement un mélange de fonctions urbaines, mais aussi une volonté politique de mixité des classes sociales en reconnaissant leur citoyenneté aux plus défavorisés. Cette reconnaissance va de pair avec les services que les gestionnaires auront à leur garantir : d'où le problème, tout le temps évoqué, de leur insolvabilité. Or, la condition de ville citoyenne implique aussi la mise en œuvre d'une démocratie locale participative, et bien des actions, parfois menées de façon trop sectorielle par des ONG, démontrent la capacité des citoyens-citoyens, même des moins argentés, à faire

émerger et à porter des projets qu'ils considèrent comme collectifs car socialement discutés.

Reconnaître la citoyenneté de tous implique nécessairement que la réduction des risques doit être applicable à tous, y compris aux plus démunis souvent laissés ou mis dans une situation qui les expose de plus en plus. Ces problèmes sont généralement issus de l'inégal partage (M. Santos, 1975) de l'espace urbain et placent une partie des citoyens face au choix de prise de risques entre un aléa probable (inondation, glissements de terrain, usines dangereuses) et une rente de localisation dont l'éloignement entraîne un péril économique immédiat à leur survie.

De même la question de la rénovation du tissu urbain ou patrimoine urbain, autre discours très descendant et fortement stéréotypé par les représentations du Nord, ne doit pas conduire à une exclusion, mais bien à un partage et à un mélange. Une forte tendance est celle qui conduit à créer des espaces urbains muséifiés (centres historiques) à forte rente touristique. La démocratie participative devrait aussi conduire à analyser cette notion de patrimoine pour intégrer les représentations des citoyens concernés par les opérations de patrimonialisation. Le patrimoine est une façon de s'approprier des lieux, des espaces, une identité. Il ne peut être désincarné, il répond toujours à une certaine image que « l'on s'en fait » propre à chaque groupe social. La ville partagée nécessite l'expression des patrimoines citoyens au côté des patrimoines « descendants ». Centres historiques, parcs et jardins, quartiers réhabilités ne seraient donc plus autant d'espaces d'exclusion, mais des résultats de projets socialement débattus.

La ville durable, ainsi conçue, conduit à montrer qu'un grand nombre de problèmes dits environnementaux dans les villes du Sud, relève de dysfonctionnements socio-économiques structurels d'espaces urbains trop souvent construits et perpétuellement réaménagés sur des modèles dont les sociétés locales ne possèdent pas les moyens. Ceci conduit à des espaces fortement ségrégués et déniaient leur citoyenneté à une part non négligeable de leurs habitants. La ville durable ne peut donc être que celle qui corrige durablement ces iniquités structurelles, celle qui rend à terme la notion d'habiter urbain soutenable pour tous, celle qui remplace la logique de la planification descendante et excluante par celle des projets ascendants et socialement cohérents, c'est-à-dire celle qui sera à même de mettre en place la ville partagée par tous.

CONCLUSION

Les discours descendants de la ville durable sont de plus en plus intégrés dans les actions et les politiques développées dans les villes du Nord. Ces gestions pourraient à terme durablement transformer l'espace urbain dans une recomposition tendant vers de nouvelles exclusions car la mise en place de ce concept, même sectorielle, a un prix. Or, la logique d'économie libérale et de désengagements des moyens publics pose la question du coût que le consommateur d'une « ville durable » serait prêt à payer. Ces interrogations se posent aussi dans les métropoles du Sud qui réhabilitent leurs centres historiques, aménagent des espaces verts, pensent la multiplication et le choix du type d'infrastructures, et entreprennent la réhabilitation de

certaines quartiers populaires. Ces opérations, déjà trop coûteuses pour des villes démunies et actuellement sujettes aux freinages des investissements publics, sont laissées à la libre appréciation du marché. Il se profile donc à l'horizon de ces métropoles du Sud, une recomposition de l'espace urbain où les plus aisés auront accès à la ville moderne et « écologique », et, les plus démunis, se trouveront *de facto* toujours plus exclus et plus exposés aux risques d'origines diverses. L'un des défis du XXI^e siècle ne pourrait-il être, à l'instar des risques globaux partagés inévitablement par tous et moteurs du concept de développement durable, de considérer la durabilité en terme de partage, non pas dans un angélisme dont les sociétés humaines ont rarement fait preuve dans l'histoire, mais bien en termes de condition de survie du système dit de mondialisation qui ne peut se renouveler en excluant une majorité de ses espaces et de ses consommateurs potentiels.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

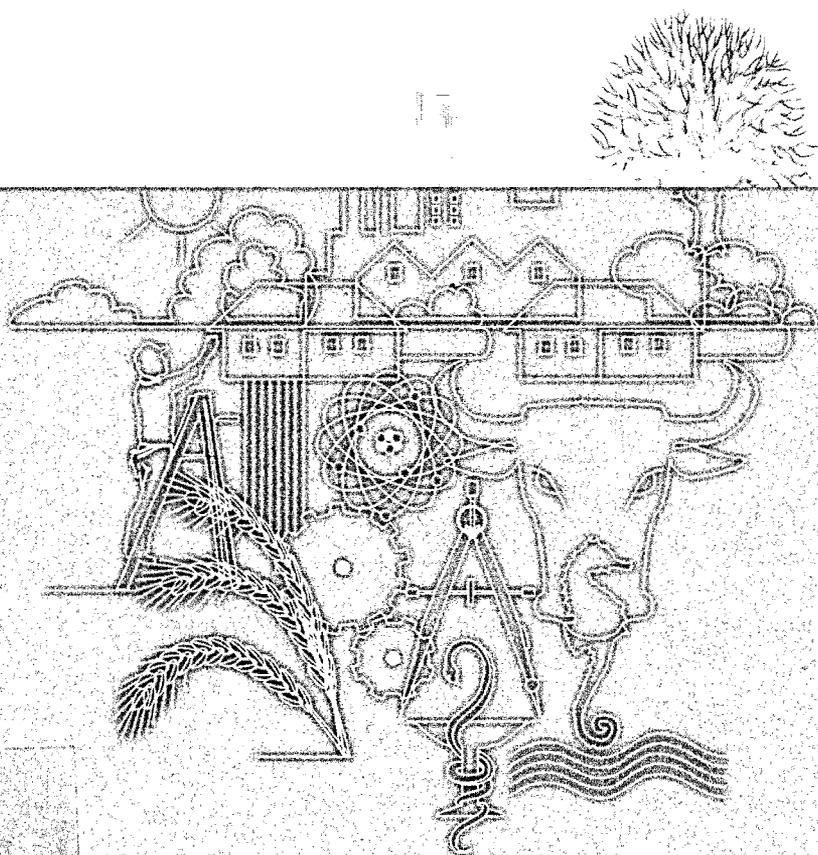
- ASCHER F., 1998, *La République contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, p. 74-76., extraits parus dans *Ville et environnement, de l'écologie urbaine à la ville durable*, La Documentation Française, n° 829, octobre 1999.
- BARNIER V., TUCOULET C., 1999, « Avant Propos » *Ville et environnement de l'écologie urbaine à la ville durable*, Paris, La Documentation Française, n° 829, p. 3-5.
- BEAUCIRE F., 1994, « Transports urbains », Paris, juillet-septembre 1994, n° 84, cité dans *Ville et environnement de l'écologie urbaine à la ville durable*, Paris, La Documentation Française, n° 829, p. 46.
- BOLAY J.C., PEDRAZZINI Y., RABINOVICH A., 2000, « Quel sens au 'développement durable' dans l'urbanisation du tiers-monde ? » *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Développements et coopérations, Paris, n° 86, p. 77-84.
- CALENGÉ C., 1997, « De la nature en ville », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Paris, n° 74, p. 13-15.
- FOUCHER M., 1996, « La globalisation du territoire », *Urbanisme*, Hors Série, n° 6, p. 15-16.
- FOUCHIER V., 1997, « Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles », Paris, Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, p. 191-194. Extraits parus dans *Ville et environnement de l'écologie urbaine à la ville durable*, Paris, La Documentation Française, n° 829, p. 78-80.
- GODARD O., 1996, « Le développement durable et le devenir des villes », *Futuribles*, Paris, mai 1996, p. 31-35, extraits parus dans *Ville et environnement, de l'écologie urbaine à la ville durable*, Paris, La Documentation Française, n° 829, p. 81-84.
- GOLDSMITH E., 1979, « Pour un archaïsme anarchique », *Écologie urbaine, Actes du colloque du Centre de recherche d'urbanisme : Metz, 21-22 novembre 1978*, Paris, CDU, p. 21-26.
- GRAS P., 1995, « Planification urbaine et développement durable : quels enjeux ? » *Urbanisme*, Hors Série, n° 6.
- LEGAY J. M., 1992, « En guise d'introduction. Quelques hypothèses à débattre en écologie urbaine », *Actes du Colloque National d'Écologie Urbaine*, Mions, Université Lyon1, p. 9-11.
- MATHIEU H., 1978, « L'écologie urbaine : connaître et agir », *Écologie urbaine, Actes du colloque du Centre de recherche d'urbanisme : Metz, 21-22 novembre 1978*, Paris, CDU, p. 27-39.
- MARTIN J. Y. (dir.), 2002, *Développement durable ? Doctrines, pratiques, évaluations*, Paris, IRD, 344 p.

- METZGER P., PELTRE P., 1996, « Programme 'environnement urbain' du Département Sud de l'Orstom. État d'avancement et réflexions problématiques », *Natures Sciences Sociétés*, 4, 3, p. 275-281.
- SEUTEVILLE R., 1999, The new urbanism: an alternative to modern, automobile-orientated planning and development. New Urban News, Ithaca (N. Y.), www.newurbannews.com, 21 mai 1999, extraits parus dans *Ville et environnement de l'écologie urbaine à la ville durable*, Paris, La Documentation Française, n° 829, p. 75-78.
- SANTOS M., 1975, *L'espace partagé*, Paris, Génin/Litec, 405 p.
- TORRES E., 1998, « Deux problématiques de l'environnement urbain, deux voies pour son analyse économique », *Natures Sciences Sociétés*, 6, 4, p. 41-49.
- ZENTELIN J. L., 2000, « Les avatars du développement durable dans l'aménagement et les transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 86.

INDISCIPLINES

La ville durable, du politique au scientifique

Nicole Mathieu et Yves Guermond
Éditeurs scientifiques



Quae

