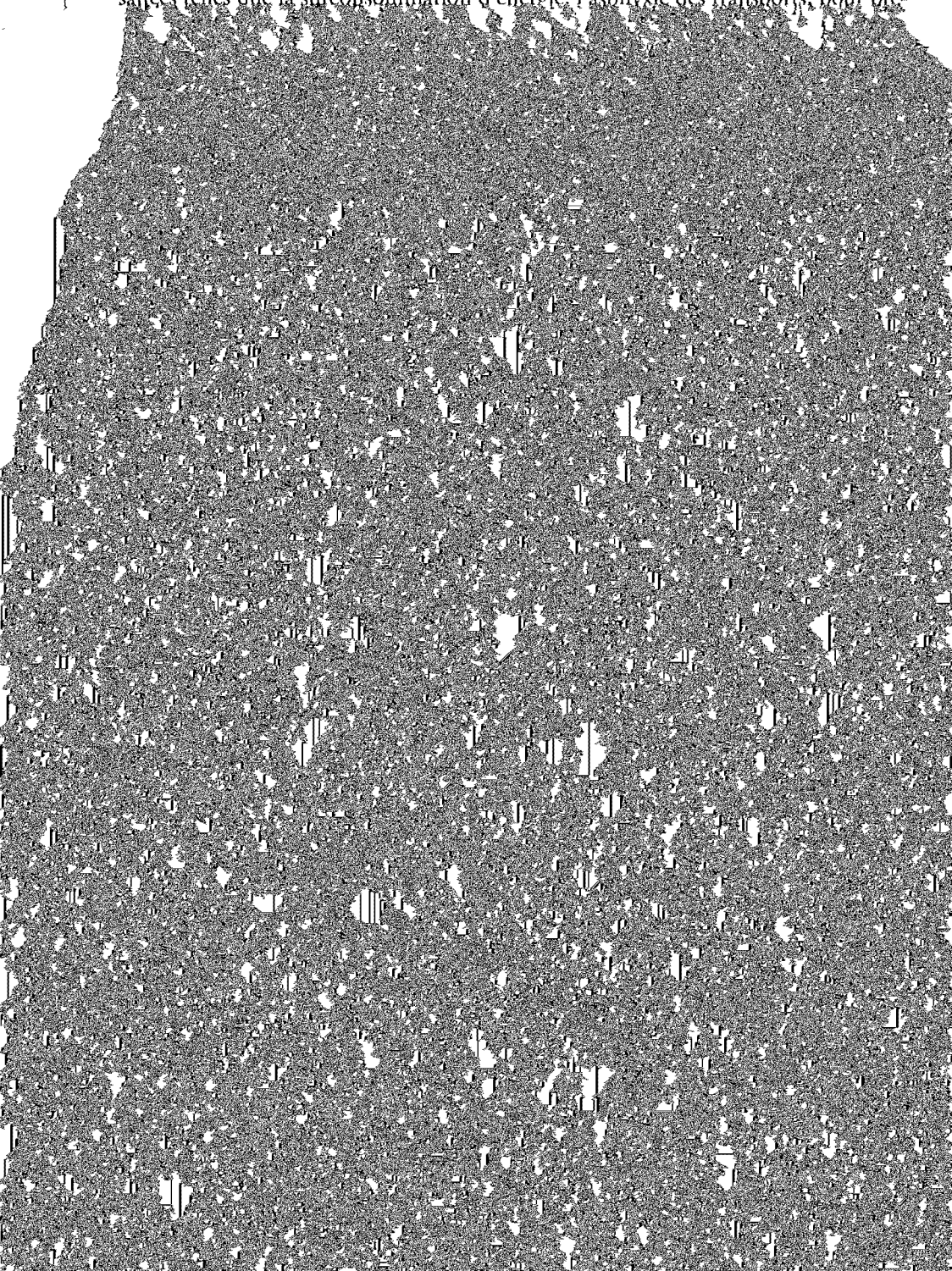




Les préjudices sur l'environnement de la ville ou les perturbations engendrées par le phénomène urbain sont surtout traités de manière sectorielle. Les instances internationales ou les réglementations locales identifient un certain nombre de nuisances telles que la surconsommation d'énergie, l'asphyxie des transports, pour pré-



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<sup>e</sup> 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 confé-

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 clés 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<sup>e</sup> 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.

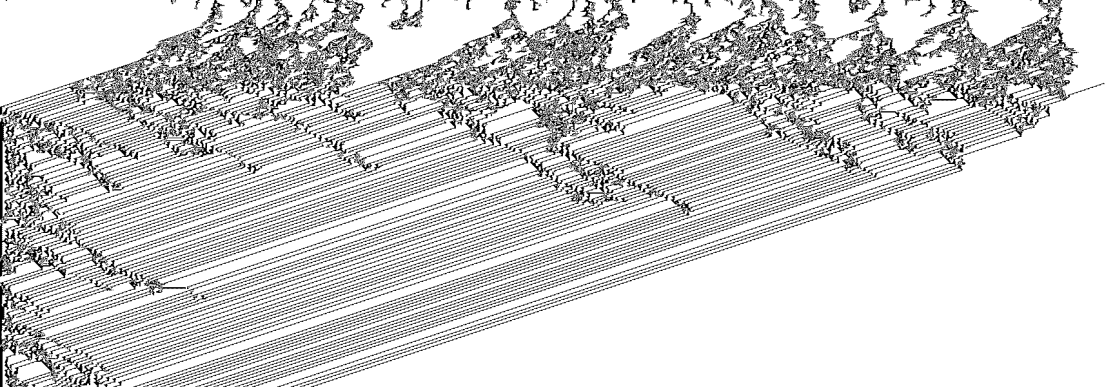
## DU CONSENSUS DESCENDANT À LA CRITIQUE

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 connexions 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

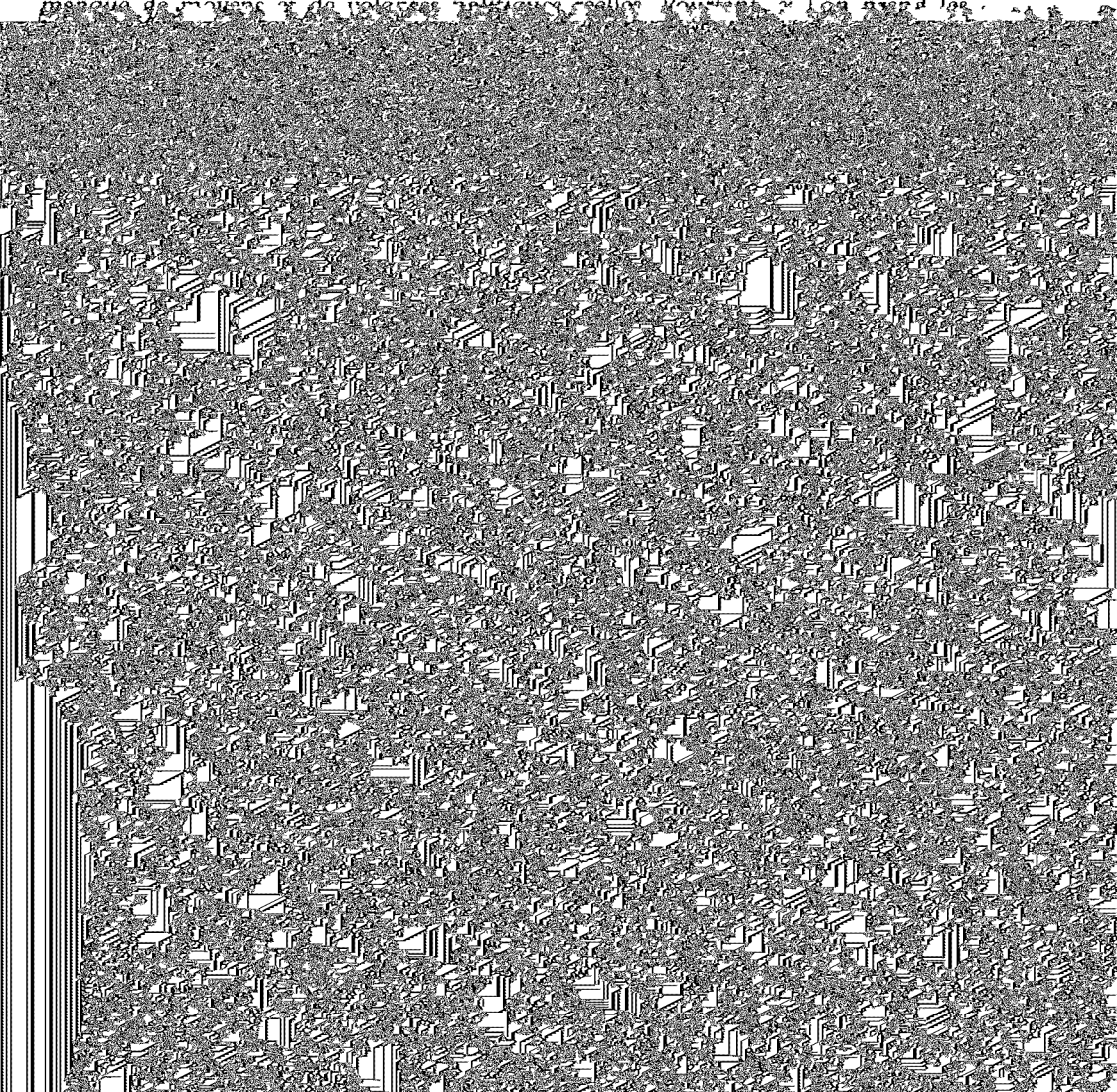


tater que les politiques réellement incitatives (taxes écologiques, infrastructures pour réduire les transports routiers au profit du rail, politiques intégrées de la ville, mixité réelle de l'espace urbain, etc.) restent autant d'utopies.

### 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 volonté politiques réelles. Pourtant, si l'on prend les

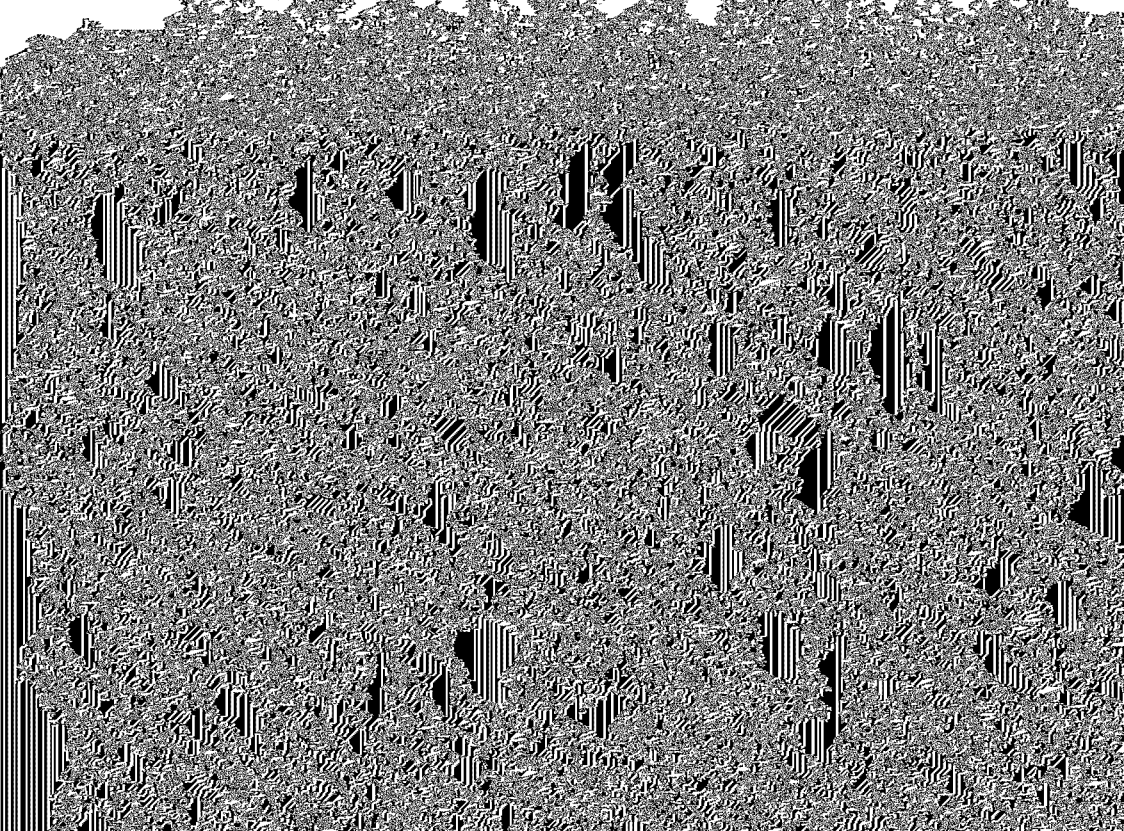


émerger et à porter des projets qu'ils considèrent comme collectifs car socialement discutés.

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 pro-

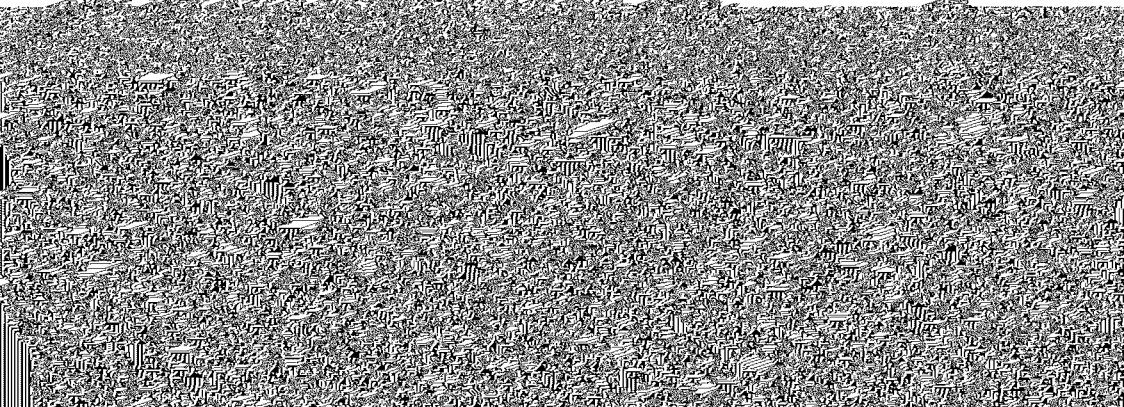




certains quartiers populaires. Ces opérations, déjà trop coûteuses pour des villes démunies et actuellement sujettes aux freinages des investissements publics, sont laissées à la libre appréciation du marché. Il se profile donc à l'horizon de ces métropoles du Sud, une recomposition de l'espace urbain 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<sup>e</sup> 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.
- CALENGE 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'écologie urbaine*, M. n° 21 22, septembre 1978, Paris, CNU, n° 21 26.



- 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](http://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

