

## Territoires et développement durable

Jean-Marie Halleux,  
*professeur d'urbanisme à l'université de Liège - Belgique*

Corinne Larrue,  
*professeure à l'université de Tours*

Jean Ruegg  
*directeur de l'institut des politiques du territoire et de l'environnement humain,  
faculté des géosciences et de l'environnement, université de Lausanne - Suisse*

*animation* Pascal Lemonnier

Trois programmes de recherche, un français « Politiques territoriales et développement durable (D2RT) », deux européens, « Structures vertes et aménagement urbain » (COST11) et « Périphéries des villes européennes » (COST10), convergent pour s'interroger sur les modèles de villes compatibles avec la durabilité du développement, sur les disparités sociales, économiques et environnementales engendrées par les différentes formes de développement, et sur les modalités d'actions publiques et de gouvernance nécessaires à la mise en œuvre des principes de durabilité dans les territoires. La table ronde sera structurée autour de ces trois thèmes essentiels de recouvrement des programmes à savoir :

1- *La question des modèles de ville compatibles avec la durabilité ou la soutenabilité du développement.* Les réflexions des chercheurs du COST C11 se sont focalisées sur la question de la ville compacte versus la ville étalée ; de manière complémentaire, les partenaires du COST C10 ont abordé la polynucléarité et la polyfonctionnalité des territoires urbains : peut-on établir un lien entre modèles d'urbanisme (ceinture verte, doigts de gant, villes nouvelles) et « compétences » ou capacité à gérer l'étalement urbain ? Les recherches en cours dans le cadre du programme « Politiques territoriales et développement durable » permettent également d'aborder cette question ; certaines sont consacrées à la définition d'indicateurs de développement durable des espaces urbains (en Allemagne et en France notamment) et une en particulier s'attache à l'élaboration d'une signature énergétique urbaine.

2- Le second questionnaire portera sur les *disparités sociales, économiques et en terme de qualité de vie des habitants*. Ce thème est très présent dans les travaux du COST C11 et dans le programme « Politiques territoriales et développement durable », où il est notamment abordé par quelques recherches sur les inégalités écologiques. Bien que traité de manière moins frontale dans le cadre du COST C10, cette question reste importante pour la viabilité des zones périphériques des villes européennes. Y observe-t-on des phénomènes d'augmentation ou de régression de ces processus d'inégalités et de disparités ? L'action publique a-t-elle les moyens de réguler cette dynamique ?

3- Pour répondre à cette interrogation, un troisième champ de réflexions portera sur les *modalités de l'action publique et de la gouvernance du développement durable à l'échelle urbaine* : ici encore cette question a été abordée tant pour ce qui concerne le COST C11 (en relation avec les structures vertes) que le COST C10 (sous l'angle de la coordination entre politiques publiques). Quelle forme de gouvernance de la ville étalée ou plus généralement des formes urbaines contemporaines, observe-t-on ? Comment se manifestent les modalités de la participation et du jeu démocratique et politique traditionnel, sachant que ces derniers sont un enjeu fort du développement durable ? Les recherches en cours du programme « Politiques territoriales

et développement durable » étudient également pour nombre d'entre eux les conditions d'une gouvernance adaptée aux problématiques du développement durable.

C'est donc autour de ces trois questions que seront organisés les propos de la table ronde, en puisant dans chaque cas sur les apports des programmes respectifs, et en mettant en exergue les éléments communs et les différences notées au sein des espaces urbains européens.

# Territoires et développement durable

## Pascal LEMONNIER

Vous avez pu voir la dimension bâtiment, la dimension quartier en relation avec le développement durable. Immédiatement, on se pose la question du territoire plus large. Le territoire plus large, qu'est-ce que c'est ? C'est la ville, l'agglomération ; c'est le territoire national, le territoire régional. Il y a différentes échelles, différentes problématiques et inmanquablement on a en face de nous des systèmes administratifs, politiques, technocratiques qui font vivre et participent à l'évolution du territoire (les SCOT et différents outils). Les questions posées, que ce soit à l'échelon français ou européen, concernent leur implication et leur imbrication avec les trois piliers du développement durable, l'enjeu social, l'enjeu économique et l'enjeu environnemental.

Nous avons effectué un zoom sur trois grands programmes auxquels participe activement le PUCA. Le premier est un programme que nous conduisons avec le ministère de l'Écologie ; il traite des politiques territoriales et de développement durable et a creusé un certain nombre de pistes sur les inégalités écologiques, sur la gouvernance, etc. Le deuxième est un programme européen, le Cost C11, qui a travaillé sur les structures vertes et l'aménagement urbain. Le troisième s'est plutôt focalisé sur les périphéries des villes européennes (Cost C10).

Dans le cadre de ces programmes, des questions essentielles se sont posées à nous et nous nous proposons d'en aborder trois séparément avec nos trois intervenants.

Corinne Larrue est professeure en aménagement de l'espace et urbanisme à l'université de Tours. Jean-Marie Halleux est maître de conférence au service de géographie économique à l'université de

Liège ; il est par ailleurs chargé de cours en marchés fonciers et immobiliers et en aménagement des espaces urbains dans cette même université. Enfin, Jean Ruegg est professeur et directeur de l'Institut des politiques du territoire et d'environnement humain à l'université de Lausanne.

Avant d'aborder les trois questions, j'ai envie de reposer une des problématiques qui est l'un des enjeux fondamentaux du développement durable : la question énergétique. Lors des Journées Climat qui viennent de s'achever, les spécialistes d'un groupe intergouvernemental ont précisé que, même en France, nous allons très certainement dans les trente à cinquante ans qui viennent, être touchés par les effets des dérives climatiques, avec des problèmes d'alimentation en eau assez lourds dans la moitié sud de la France et dans toute l'Europe du sud de manière générale. Naturellement, nous allons être confrontés à la cherté, voire à la raréfaction des énergies fossiles et l'on ne sait pas si d'autres énergies pourront rapidement et facilement les remplacer. Il va donc falloir se tourner un peu plus vers le solaire, vers le photovoltaïque, etc.

Dans la mesure où les effets climatiques que nous risquons de connaître bientôt sont déjà un peu traités dans d'autres systèmes plus au sud de l'Europe, n'a-t-on pas intérêt à creuser les relations nord-sud pour mieux intégrer certaines façons de faire, compte tenu des difficultés qui risquent d'être les nôtres dans les cinquante ans à venir ? Et peut-être imaginer de développer, dans un futur proche, des éléments de recherche sur l'urbanisme adapté à la dimension solaire, sachant que la dimension carbone est en train de nous poser problème ?

Ce sont des questions de fond ; après tout, peut-être que dans les efforts de recherche qui sont les vôtres vous avez déjà commencé à y réfléchir.

Je propose d'aborder la première thématique

qui correspond à la structure spatiale et la ville étalée. Quels sont les modèles de ville intéressants au regard des trois dimensions du développement durable ? ●

## Jean RUEGG

Je dois quand même préciser que l'action Cost C10 est maintenant terminée depuis une année et demie ; donc les questions que vous posiez en introduction ne faisaient pas partie du Programme. Cost C10 a fait, l'année dernière, l'objet d'une présentation par Geneviève Dubois-Taine dans le cadre des 2 jours du PUCA et je ne vais donc pas y revenir. Les questions que nous nous sommes posés cet après-midi par rapport au développement durable ont été ajoutées après coup. J'ai donc pris quelques libertés en essayant de trouver des références issues des travaux de l'équipe Cost C10 et de les présenter au travers de mes propres clefs de lecture. Le tout est illustré par des exemples tirés assez souvent, malheureusement, du contexte que je connais le moins mal : le contexte helvétique.

Dernière précision, Cost C10 s'est préoccupé des urban outskirts, ces territoires intermédiaires, au-delà des banlieues. Il n'y a pas eu de définition préalable de ces urban outskirts ; c'était un des objets de la recherche, un des objectifs que de se mettre d'accord sur une définition commune. Par conséquent, entre nos pays il y avait une façon assez différente de définir cela. Si je fais d'entrée cette précision, c'est que je vais parler essentiellement de mécanismes qui se déroulent à partir des années 80 en suivant une définition pour laquelle nous étions un peu minoritaires au sein de l'action. Nous

retrouvons cependant des préoccupations qui sont partagées par les collègues norvégiens, belges, danois, allemands, anglais et français notamment. Mais il est vrai que les Italiens, par exemple, s'inscrivaient plutôt dans une approche de la banlieue des années 20. Ceci juste pour dire qu'il y a toujours beaucoup de diversité dans ces actions COST et qu'elle participe justement à en faire toute la richesse.

Nous avons donc procédé à des visites de villes. Par rapport à la thématique de la table ronde, nous avons examiné notamment trois grands modèles : celui du fingerplan à l'occasion de notre visite à Copenhague ; nous avons aussi traité de la question de la ceinture verte avec Belfast ; et puis l'exemple des villes nouvelles françaises en nous préoccupant plus précisément de Cergy.

Le premier constat qui a été fait dans chacune de ces villes, par rapport à chacun des modèles qui relevaient quand même de politiques assez interventionnistes visant à limiter l'étalement urbain, est assez mitigé. Prédomine l'impression d'un échec relatif de ces politiques qui ont eu beaucoup de peine, sur le long terme, à maintenir leur objectif initial.

Un révélateur de cette difficulté des objectifs urbanistiques et de la théorie urbaine est sans doute fourni aujourd'hui par la multiplication des termes que nous voyons

émerger dans le champ scientifique pour parler de cet étalement urbain, de cette configuration territoriale. Chacun essaie d'en rendre compte en fabriquant son propre mot. En matière de territoires intermédiaires cette situation me paraît assez caractéristique d'un territoire dont on ne sait pas encore très bien s'occuper.

Par rapport à Cost C10, nous avons essayé dans ce territoire — qu'il soit ville diffuse, Zwischenstadt, postmétropolis ou urban outskirts — d'en comprendre les structures (qu'est-ce qu'on y trouve ?), les dynamiques (qu'est-ce qui est générateur de ce type de territoire ?) et les modalités de leur gouvernance.

La première illustration est celle d'une Suisse qui a la rougeole ou je ne sais quelle maladie. La carte vous donne une idée des communes dans lesquelles il y a eu une croissance démographique entre 1982 et 1997 (en rouge) et celles où il y a eu une décroissance (en bleu). Il est intéressant de noter que l'augmentation de la population s'est produite partout dans le territoire sauf dans les secteurs montagneux et dans les principales villes (à l'exception notable toutefois de Genève qui est parvenue à gagner des habitants).

Si l'on procède à une observation fine et que nous la calquons sur la connaissance du territoire, nous remarquons que les infrastructures routières (nouvelles autoroutes notamment) constituent un facteur structurant fort. Les infrastructures de transports publics sont aussi présentes. Mais elles n'émergent pas d'une manière aussi forte même si elles ont fait l'objet d'un soutien politique fort et de nombreux investissements.

Il est aussi intéressant de relever que les processus de diffusion, d'étalement urbain

sont souvent des processus assez anciens qui s'inscrivent dans la durée. Je reviens ici sur l'exemple de la région comprise entre Zürich et Baden située plus à l'est du pays. Dans cette région, nommée Limmattal, l'essentiel de l'étalement et de la consommation du sol s'est fait avant les années 70 et donc avant la mise en place d'une politique fédérale d'aménagement du territoire. Enfin, il y a lieu de signaler que cet accroissement démographique s'opère à l'échelle des communes. Nous retombons alors très vite sur l'un des problèmes rencontrés pratiquement dans tous les exemples que nous avons analysés dans le cadre de Cost C10. A l'exception de l'Angleterre qui ne compte que 300 communes, nos pays sont constitués d'un grand nombre de communes de taille relativement modeste. Comme ce sont presque toujours elles qui ont la responsabilité d'établir le PLU, c'est-à-dire de régler la question de l'articulation entre droit public et droit privé, il est évident que chacune cherche à offrir des zones à bâtir. Ce phénomène contribue aussi à cet étalement, à cette urbanisation qui peut se produire pratiquement partout.

L'illustration suivante donne une indication intéressante sur la structure des villes. L'émergence de structures polycentriques est ressortie assez clairement de l'action Cost C10. L'exemple utilisé ici rend compte d'une mobilité tout à fait parcellaire (il s'agit de la mobilité domicile/travail aujourd'hui minorisée en termes de kilomètres parcourus par la mobilité liée aux loisirs et à l'achalandage). Si, dans les années 1970, nous assistons bien à un fonctionnement centré sur la ville de Zurich, la représentation pour les années 2000 montre bien l'avènement d'un fonctionnement polycentrique de l'agglomération zurichoise.

La troisième illustration représente un élément qui a frappé à peu près toute l'équipe Cost C10 : il s'agit d'un « magnifique » centre dédié aux surfaces de loisirs et de commerce, réalisé avec des fonds américains dans la banlieue de Madrid. Il a été pour nous un élément fort, un choc aussi parce que cela correspond à ce que nous avons toujours essayé de refuser en tant qu'urbanistes ou aménagistes. Or je crois que c'est aussi à partir de ces choses que l'on ne veut pas voir que nous devons repenser nos théories et nos pratiques. Ce qui est extrêmement intéressant dans ce cas précis, c'est la présence d'une structure réalisée avec des fonds privés qui profite grandement d'investissements publics consentis pour la réalisation du réseau d'autoroutes. On pourrait donc dire qu'il s'agit encore d'une situation où le privé a su capter un avantage économique généré par des investissements publics. Mais la démarche madrilène est plus stimulante que cela, car la question qui se

pose aux autorités maintenant est de savoir comment, à partir de ce centre commercial qui offre 9 000 places de parking à ciel ouvert, organiser une centralité suffisante à partir de laquelle il serait possible de légitimer une extension du réseau de transport public ? Cela ne veut pas forcément dire que le but est de capter une part importante de la mobilité individuelle induite par le centre vers les transports publics ; il s'agit bien plutôt de se demander comment la desserte du centre par une infrastructure ferroviaire, par exemple, pourrait recréer un axe structurant pour urbaniser ces territoires intermédiaires de l'agglomération madrilène. On est à peu près à 40 kilomètres au sud-ouest de Madrid ; comment sur ces 40 kilomètres redessiner des nœuds, des lieux de centralité qui ne seront pas multifonctionnels mais qui pourraient être fondés sur une ou deux fonctionnalités et participer de ce que Jean Remy nomme le réseau aréolaire ? ●

## Pascal LEMONNIER

Jean-Marie Halleux va nous parler du rôle des structures vertes, notamment dans le cadre du Cost C11, avec la notion de ville étalée et de structure spatiale ●

## Jean-Marie HALLEUX

Précisons d'emblée que les actions Cost – par exemple les actions C10 et C11 – ne permettent pas de financer des recherches, mais permettent le financement de

rencontres – donc de mise en réseaux – et de travaux de terrain à partir desquels il est ensuite possible de construire une réflexion. Piloté par Bernard Duhem, le Cost

C11 « Greenstructure and Urban Planning » (structures vertes et aménagement urbain) représente quatre années de travail – de 2000 à 2004 – auxquelles ont participé une quarantaine d'experts de 15 pays. Même si cette action est officiellement terminée, le réseau demeure actif sans financement européen, ce qui atteste sans conteste de sa vitalité. Une réunion vient ainsi de se tenir en juillet 2005 à Copenhague.

Bien que l'action Cost C11 n'ait pas permis le financement de nouvelles recherches, des résultats très concrets ont toutefois été obtenus. Il existe ainsi un site Internet qui rassemble de très nombreuses informations sur la problématique des structures vertes. Parallèlement, un rapport final doit être édité prochainement. Les informations disponibles sur le site et rassemblées dans le rapport permettent, d'une part, de justifier l'importance des structures vertes en matière d'aménagement urbain et, d'autre part, de mettre en évidence différents exemples de bonnes pratiques relevées à travers l'ensemble de l'Europe.

Qu'entend-on par « structures vertes » ? L'action C11 a permis la construction progressive d'une définition. Les structures vertes – ou infrastructures vertes – sont constituées de l'ensemble des éléments verts – tels les jardins publics ou privés, les terrains de sport, les espaces non bâtis – situés en trame urbaine. Un élément essentiel de la définition correspond à la prise en compte de l'articulation entre ces différents éléments. On peut ici parler de structure verte lorsque l'on observe une intégration des différents équipements verts urbains. En fait, c'est par cette intégration que les besoins de la collectivité – exprimés par les aménageurs – pourront être les mieux rencontrés. On s'appuie donc sur une

définition en termes d'aménagement (vision planificatrice) et sur le fonctionnement en réseau des équipements verts (vision systémique).

En matière d'équipements verts, les besoins exprimés par les populations et les aménageurs sont multiples. On peut tout d'abord faire référence à la qualité de vie, une dimension essentielle si l'on s'intéresse à la problématique de l'étalement urbain. Mais il ne s'agit pas là de la seule « performance » des structures vertes, il en existe d'autres : le renforcement de la biodiversité, l'épanchement des crues, l'amélioration de l'image de la ville, qui peut d'ailleurs accompagner un développement ou un redéploiement économique.

L'idée centrale développée par l'action est de considérer qu'il est opportun d'aboutir à une structure – ou à une infrastructure – verte qui serait planifiée et entretenue afin de répondre aux différents intérêts des aménageurs et, au final, aux différents intérêts de la collectivité. De la même manière qu'il est nécessaire de planifier et d'entretenir une infrastructure en matière de distribution d'eau alimentaire ou d'électricité, l'idée est ici de considérer que les infrastructures vertes doivent elles aussi être planifiées et gérées.

Le point de départ de l'action C11 est intimement lié à la problématique de l'étalement urbain. En effet, ce point de départ correspond à une réflexion sur les politiques de densification (en relation avec le mot d'ordre de la ville compacte) menées au sein de différents pays européens – notamment au Royaume-Uni, en Scandinavie, en Allemagne et également en Pologne – dans le courant des années 90. Suite à ces politiques, différents aménageurs et scientifiques ont exprimé la crainte que la densification ne s'accompagne d'une utilisation abusive des

espaces verts positionnés en trame urbaine. Toutefois, l'action n'aboutit pas à une remise en cause fondamentale du modèle de la ville compacte, mais elle aboutit plutôt à la conclusion qu'il est opportun de mener des politiques de compacité « qualitative », qui intègrent la problématique des structures vertes. Nous aurions là un compromis entre un étalement insuffisamment contrôlé et une trop forte densification. Il est intéressant d'observer que certaines villes européennes mènent explicitement cette politique, par exemple Utrecht ou Munich (à Munich, la stratégie territoriale a pour mot d'ordre : pour une compacité urbaine verte).

En matière d'étalement urbain, il est bien connu que la demande des ménages – et notamment des familles en formation – pour les aménités vertes est une puissante

dynamique de la périurbanisation. L'idée clé de l'action est ici de considérer que les structures vertes, par leur qualité, par leur impact sur la qualité de vie, permettraient de limiter l'aspiration de cette demande pour la périurbanisation, en tout cas l'aspiration d'une partie de cette demande. Du point de vue de l'accès des populations à la nature, la périurbanisation est à considérer comme une solution individuelle, voire individualiste. Par contre, une politique en matière de structures vertes correspond à une solution collective. Si les structures vertes sont une réponse importante en matière d'étalement urbain, ce n'est évidemment pas l'unique. S'il s'agit de réfléchir sur cette problématique, nous sommes tous bien conscients qu'il est nécessaire d'intégrer de multiples politiques publiques ●

## Pascal LEMONNIER

Comment le programme « Politiques territoriales et développement durable » prend-il en compte cette dimension ? ●

## Corinne LARRUE

Ce programme est en cours. Je voulais saluer à cette occasion la capacité qu'a eue le PUCA à travailler avec le ministère de l'Ecologie sur une thématique transversale ; cela ne se voit pas tous les jours et c'est important.

Pour ce qui concerne la question des modèles de ville, nous sommes partis de l'idée que le modèle de ville prôné par le développement durable était celui de la ville compacte. Il me

semble que l'on peut, comme vous l'avez fait, se poser la question de la crédibilité d'un tel modèle et de ses effets qui ne sont pas forcément en compatibilité avec une durabilité énergétique ou une durabilité en termes de qualité de vie des populations.

Du point de vue du programme, la question du modèle n'a pas été abordée en tant que telle ; nous l'avons plutôt abordée via les



indicateurs que l'on peut mobiliser pour « mesurer » ou tenter de mesurer à une échelle urbaine, une échelle relativement vaste, la « durabilité » d'un modèle de ville. A ce titre, on peut bien entendu se référer à la fameuse empreinte écologique qui est maintenant expérimentée, y compris en France, à toutes les échelles, qu'elles soient nationale, régionale, urbaine, de quartier, voire individuelle. On peut aussi se référer à des propositions de croisement d'indicateurs, notamment croisement entre indicateurs de développement humain et d'empreintes écologiques montrant qu'il est nécessaire d'assurer un découplage entre le développement de l'activité économique et son coût écologique et social.

Pour ce qui relève du programme, je ferai état de deux projets de recherche qui me semblent intéressants. Le premier est une tentative menée à l'Ecole des Mines d'élaborer une signature énergétique urbaine, à savoir qui essaie de produire un indicateur synthétique en termes énergétiques (en termes de consommation finale) et de l'appliquer à différents types de ville. On reste là dans les seuls aspects énergétiques, néanmoins cela donne un premier élément pour tenter de saisir, au moins sur un indicateur, ce poids énergétique des villes.

La deuxième piste apportée par les projets financés dans le cadre du programme l'a été au titre de ce que l'on peut appeler les outils de diagnostic territoriaux qui prennent en compte les aspects sociétaux. Dans ce cadre, on aborde ce que l'on appelle le capital social, formé des liens plus ou moins informels entre individus et groupes. Les travaux proposent une tentative de mesure et de qualification de l'intensité de ce capital social dans un certain nombre de territoires que l'on essaie de croiser avec l'intensité de la coordination des institutions comme autant de manières de mesurer une partie du lien social et du lien institutionnel qui peut se créer autour de territoires.

Il est vrai que le programme travaille sur la question de la performance, non pas seulement de la performance économique mais aussi de la performance environnementale et « sociale » ou surtout « sociétale ». Il ne faut pas se cacher que l'on rencontre beaucoup de difficultés mais nous avons des pistes prometteuses pour nous rendre compte de la performance des territoires au-delà de la performance économique ●

## Vincent RENARD

J'ai suivi les travaux de l'Ecole des Mines sur les empreintes écologiques et je suis très frappé par les difficultés : premièrement, le fait d'être rabattus sur la consommation de l'énergie (empreinte énergétique) et la difficulté de connecter formes urbaines et

consommation énergétique. La logique ville compacte ne dit pas tout ; les comportements ne sont pas les mêmes selon le contexte. Je vois une très forte résistance à interpréter et à mesurer l'empreinte écologique au sens large et pas seulement énergétique ●

## Nicole MELAT

Corinne Larrue parle d'outils de diagnostic territoriaux visant à qualifier les aspects sociaux et de coordination ; j'aimerais savoir

comment c'est construit et ce que cela mesure parce que nous sommes dans un flou encore plus grand ●

## Corinne LARRUE

Je ne cache pas la difficulté, je montrais juste les pistes sur lesquelles des chercheurs travaillent. Ils tentent de mesurer les relations sociales avec des indicateurs qui ne sont que des indicateurs, ils ne représentent qu'une partie de la réalité. Ce sont des indicateurs qui permettent non pas de quantifier au sens propre du terme mais de qualifier les rapports plus ou moins intenses entre différents groupes sociaux et individus. Ces approches, menées notamment par

l'ENGREF, portent pour l'instant sur des territoires ruraux, en partie parce que c'est plus facile. Il me semble que la facilité des choses peut permettre d'avancer aussi d'un point de vue conceptuel pour aborder par la suite des terrains plus difficiles soit en périphérie urbaine, soit en zone urbaine. Ces pistes me semblent intéressantes en tant qu'exploration et non pas en tant que reflet d'une vérité qui existerait ou n'existerait pas à l'échelle des territoires ●

## Jacques TOLEDANO

L'indicateur n'est qu'un indicateur mais, comme tout indicateur, il n'est intéressant que si l'on voit l'évolution. S'il s'agit de lancer une recherche qui va donner un indicateur en un point sans poursuivre cette recherche

montrant l'évolution de cet indicateur dans un sens positif ou négatif, cela n'a pas de sens. L'évolution de l'indicateur me paraît plus intéressante que le simple constat ●

## Vincent RENARD

Vous n'avez pas complètement tort ; j'indique quand même qu'il existe des travaux assez substantiels d'économistes sur la productivité des territoires et qui

sont, malheureusement, très largement en contradiction avec les objectifs écologiques ou énergétiques. Je pense notamment aux travaux tout à fait excellents de l'OEIL, à

Créteil, sur la productivité des territoires, travaux qui conduisent à des résultats paradoxaux, à savoir que les villes les plus

détestables à vivre sont peut-être les plus productives. Et cela, on le retrouve dans beaucoup de pays ●

## Pascal LEMONNIER

Nous allons aborder la thématique de la disparité sociale, la disparité économique et la qualité de la vie avec le traitement observé dans les territoires. Quel est le

rôle des structures vertes ? Est-ce que l'aménagement augmente ou aggrave les processus de ségrégation ? ●

## Jean-Marie HALLEUX

Mon intervention va ici être structurée par rapport à la problématique des performances collectives générées par les structures vertes. Quelques réflexions sur la qualité de vie et, en premier lieu, sur la problématique de la santé. Très clairement, les informations rassemblées dans le cadre de l'action démontrent que les équipements verts – pour rappel, on peut parler de structures vertes s'ils sont véritablement intégrés – ont un impact significatif sur la santé des populations urbaines. Nous disposons ainsi d'exemples tout à fait concrets sur des indicateurs de santé comme la pression sanguine, le stress ou l'usage de tranquillisants. Concernant la santé, l'action a également rassemblé différentes informations relatives à la topo-climatologie et au confort thermique. Nous disposons là d'éléments tout à fait intéressants, par exemple une étude réalisée sur la ville de Gênes qui démontre que, lors de la canicule de l'été 2003, les quartiers aérés, c'est-à-dire proches des structures vertes, ont été caractérisés par une mortalité nettement moindre par rapport aux quartiers

qui ne bénéficiaient pas des mêmes types d'aménagement verts.

La présence de structures vertes peut également dynamiser les pratiques associées à la mobilité douce (recours au vélo ou à la marche) et donc, au final, améliorer l'état de santé des populations. De ce point de vue, il est manifestement opportun de conjuguer, d'une part, la planification de ces structures vertes et, d'autre part, les politiques menées en matière de transports.

Quelques éléments maintenant en matière d'immobilier résidentiel. On peut ici épingler différentes études – des travaux essentiellement anglo-saxons – qui confirment que les équipements verts ont un impact significatif sur le prix des logements. Ces études, qui analysent la relation entre les prix et les aménagements, démontrent que les équipements verts améliorent la qualité de vie. Se pose toutefois le problème de l'équité sociale et le défi auquel les aménageurs ont à répondre est, dès lors, de réaliser des aménagements qui soient

spatialement distribués de manière équitable afin de rencontrer les besoins des différents groupes sociaux.

On peut ici épingler un résultat intéressant concernant la problématique de l'immobilier résidentiel. Il s'agit du résultat obtenu dans le cadre d'études néerlandaises qui, au contraire de ce que l'on observe généralement, tendent à infirmer l'idée qu'il existerait, en tout cas dans certains contextes, une relation entre la présence d'équipements verts et les prix du logement. L'élément le plus intéressant dans cette étude est que cette absence de relation est observée au sein des villes néerlandaises où la planification en matière de structures vertes a été particulièrement poussée. Nous avons là la preuve d'une réussite pour les aménageurs puisque l'abondance des équipements verts a, du point de vue économique, transformé ce type de biens en biens libres, c'est-à-dire en biens dont l'abondance devient suffisante pour ne plus être intégrée dans le calcul économique.

Quelques éléments également en matière de développement économique régional. Différents travaux rassemblés par l'action démontrent qu'il existe une relation entre la qualité des structures vertes – ou plus généralement la qualité de l'environnement, notamment paysager – et le développement économique régional. Il s'agit là d'une relation particulièrement marquée au sein des régions de tradition industrielle où des politiques volontaristes d'amélioration de la qualité environnementale ont contribué à l'amélioration de l'image des territoires urbains et, au final, au redéploiement économique. Un exemple bien connu correspond aux réalisations menées dans le cadre du parc paysager de l'Emscher, dans la région de la Ruhr, dont le principal objectif était précisément de stimuler le développement économique régional en

améliorant l'attractivité de la région. Dans le cadre de l'action, nous avons eu l'opportunité de visiter la vallée de l'Akerselva à Oslo, une vallée de tradition industrielle aujourd'hui complètement régénérée où la qualité environnementale a contribué à attirer de nouvelles activités économiques. Un autre exemple, à l'échelle d'une ville celui-ci, correspond au cas de Sheffield. Cette ville industrielle du nord de l'Angleterre a connu ces dernières années un intense développement économique qui s'expliquerait notamment par l'attractivité « verte » de la ville, attractivité qui résulte de la présence d'une ceinture verte très bien préservée. La stratégie qui vise à soutenir le redéploiement ou le développement économique par la qualité des aménagements ne se rencontre pas uniquement dans ces territoires d'ancienne industrialisation. On l'observe également dans des métropoles en développement (comme Munich, Stockholm ou Helsinki) ou dans des petites villes scandinaves (comme Aarhus ou Herning au Danemark).

A propos des performances générées par les structures vertes, un élément important a pu être mis en évidence par les travaux de l'action : ces performances sont clairement liées à des éléments qualitatifs plutôt qu'à des éléments quantitatifs. Je ne peux ici que renvoyer les personnes intéressées aux matériaux disponibles sur le site et au rapport, où sont commentés des travaux de psychologie environnementale qui permettent d'expliquer pourquoi certains types d'espaces verts sont attractifs et extrêmement utilisés alors que d'autres, à l'inverse, ne le sont absolument pas. On retrouve là une problématique qui recoupe, de nouveau, celle de l'étalement et celle de la compacité urbaine qualitative. En effet, certaines expériences démontrent – notamment en Scandinavie (Stockholm) –

qu'il est possible de réduire la quantité d'espaces verts – et donc de densifier les tissus urbains préexistants – tout en améliorant leur qualité et, dès lors, concomitamment, la qualité de vie des

populations. Pour les aménageurs, le défi est d'aboutir à ces améliorations qualitatives, ce qui nécessite en fait des études très fines sur les contextes locaux ●

## Vincent RENARD

Et dans le cas de la Seine-Saint-Denis, avez-vous croisé avec ce qui s'est passé depuis un mois ou pas ? ●

## Corinne LARRUE

Non, vous savez la production de la recherche se fait par écrit ; l'écrit a été

envoyé bien avant les événements mais nous ne manquerons pas de poser la question ●

## Jean RUEGG

Si je passe en troisième position sur cette thématique, c'est aussi parce que dans le Cost C10 nous ne nous sommes pas posés directement la question des inégalités. Par ailleurs, nous avons visité trois villes, Berlin, Belfast et Nicosie, et nous avons donc été confrontés assez directement à ces questions. Cela va me permettre plutôt de parler de qualité, de qualité de vie de ces territoires intermédiaires et si je pense qu'il est important d'en parler, c'est que cette qualité-là est nécessaire pour réinterroger la ville et réinterroger ce que pourrait être une ville plus dense et attractive.

Quelle qualité ? D'une façon générale, les professionnels de l'urbanisme utilisent

toujours un vocabulaire extrêmement négatif quand ils ont à parler de ces territoires intermédiaires. Ceci leur pose évidemment un problème quand ils essaient d'intervenir auprès d'une population qui a justement choisi d'élire domicile dans ce type de territoires.

La caractéristique de ces territoires intermédiaires est d'être très fortement associés à la question de la mobilité. D'une manière beaucoup plus profonde, ces territoires sont même intrinsèquement couplés à nos modes de vie et à tout un système de valeurs. A ce titre, j'aime beaucoup la manière dont Giddens définit la modernité : « le projet de la modernité est un projet qui vise à augmenter notre

potentiel de relations sociales ». Ce qui ne signifie absolument pas que l'on réalisera ce potentiel mais nous sommes toujours dans une logique de potentiel et je crois que cela a beaucoup à faire avec ces territoires intermédiaires.

Ce qui a été mis en évidence dans notre recherche, c'est l'importance du vert, référent toujours présent dans la façon dont les habitants parlent de ce type de territoire. Et dans ce vert, il y a l'idée d'un territoire ouvert. A ce titre, une question à laquelle nous n'avons pas de réponse mais qui mériterait d'être débattue à l'avenir est celle de savoir qui va assurer l'entretien de ces territoires ouverts. Dans la plupart de nos pays, les paysans, au moins indirectement, remplissaient cette tâche. Avec la redéfinition complète des politiques agricoles et la baisse des effectifs d'agriculteurs nous avons quelques doutes quant à la capacité des milieux agricoles à continuer de jouer longtemps cette carte du maintien du paysage et des territoires ouverts. C'est une thématique intéressante qui a émergé et qui renvoie à la question de la campagne urbaine et à celle des gens qui sont producteurs de cette « campagne ».

En termes de qualité, il y a encore autre chose à signaler : ces territoires intermédiaires doivent être vus comme des territoires du possible. Ce sont des territoires de choix maximal. Ils offrent une très grande liberté. Ils n'ont pratiquement jamais été urbanisés. Leur réalisation n'a donc pas à composer avec les contraintes que l'on retrouve en ville. On n'est pas dans des logiques de recyclage, d'éventuel assainissement, de reprise du foncier ou du parcellaire ; on est encore souvent sur d'anciens parcellaires agricoles. L'une des limites, évidemment, c'est qu'on est dans des territoires dépendants de la

voiture mais pas totalement et c'est ce qui fait leur spécificité.

Dans ces territoires les qualités d'accessibilité sont extrêmement différentes. Une notion émergente et qui est intéressante est celle de l'interstice qui rejoint d'ailleurs celle de motilité suggérée par Vincent Kaufmann. Motilité est un terme intéressant parce qu'il repart d'un potentiel mais, cette fois, d'un potentiel de déplacement. L'interstice et la motilité renvoient à une problématique extrêmement importante par rapport aux transports publics. Dans les entretiens que nous avons menés avec des habitants des territoires intermédiaires, certains interlocuteurs nous ont révélé la représentation d'un territoire dont leur lieu de résidence occupe clairement le centre. Ils exploitent un réseau autoroutier pour se mettre au centre d'un territoire qu'ils identifient comme étant limité par la ville. C'est la ville qui devient la barrière, elle est difficile d'accès, congestionnée ; on n'y trouve pas de place de stationnement. Ils se représentent donc leur territoire à partir de leur lieu de résidence qu'ils cherchent à élire dans un interstice : à savoir un lieu qui doit son attractivité à sa connexion à différents modes de transports. L'interstice est d'autant plus attractif qu'il multiplie l'accès à la plus grande variété de modes de transports. Dans les territoires intermédiaires, nous pouvons alors fort bien distinguer des lieux « à succès » — dont les coûts du foncier sont relativement élevés — et qui offrent l'accès à différents modes de transport. Tant que la voiture reste bon marché, elle constitue le mode de transport dominant mais on sait très bien qu'en cas de difficultés ces mêmes gens se tourneront vers d'autres modes de transport. A l'inverse, il y a des lieux dont l'accessibilité reste complètement dépendante de la voiture seulement. Dans la configuration actuelle, avec des taux

hypothécaires particulièrement avantageux, ils sont aussi susceptibles d'être urbanisés. Mais ils tendront à être occupés cette fois par des ces ménages qui parviennent à accéder au statut de propriétaire en tirant la corde jusqu'au bout. Cette situation est préoccupante en termes d'inégalités et de disparités futures. En prévision de l'augmentation des coûts énergétiques, n'allons-nous pas au devant de problèmes sociaux ? Que va-t-il advenir de ces ménages complètement dépendants de la voiture si le coût de l'essence augmente fortement ?

Nous avons parlé du vert et en cela nous sommes tout à fait complémentaires avec Cost C11. J'ai parlé de ces territoires intermédiaires comme des territoires du possible ; j'en ai parlé aussi comme des territoires qui offrent des lieux d'interstices. Il me semble que ces mots clés pourraient aussi être utilisés pour interroger la ville et la ville compacte. A quoi correspond une

ville compacte qui offre des interstices en termes de mobilité, en termes d'accès à des modes de transport différenciés ? Il ne faut pas se faire d'illusions, les quartiers urbains qui présentent les taux de motorisation les plus faibles sont quasiment toujours ceux qui offrent les meilleures alternatives en termes de mobilité. Ce sont des quartiers extrêmement centraux où les coûts de l'immobilier sont parmi les plus élevés.

Comment réfléchir à la ville comme un territoire des possibles ? La ville est certainement déjà un territoire des possibles. Mais a-t-on l'habitude de la valoriser sous cet angle-là ? Voilà quelques préoccupations qui me paraissent importantes et qui ont aussi servi de conclusion à l'action Cost C10 : en définitive, la meilleure façon de réguler la production des territoires intermédiaires passe peut-être avant tout par la réaffirmation de la ville comme lieu de vie de qualité ●

## Georges BOICHOT

Nous avons fait quelques études sur le Grand Lyon ; les chiffres sont simples à retenir : quatre hectares par habitant pour l'empreinte écologique ; 4,7 tonnes de CO<sup>2</sup> par habitant, tout cela est connu. Nous avons aussi fait des tests de ville transformée et avons des orientations pour ces transformations. Ma question aux chercheurs est celle-ci : comment envisagez-vous vos futurs travaux ? Ils pourraient être orientés sur la logique des acteurs parce qu'il me semble que les obstacles ne vont pas être techniques. Comment les services techniques peuvent-ils prendre en compte ces notions-là et accepter de modifier leur comportement et

peut-être aussi leurs liens avec les grands groupes avec lesquels ils sont en symbiose ? Comment modifier le comportement d'un architecte des Bâtiments de France vis-à-vis des capteurs solaires en plein centre-ville ? Ca va être compliqué.

Sur la question de l'amélioration du confort en ville on voit bien que, si l'on va vers une ville moins énergétivore, avec des systèmes d'assainissement transformés - et c'est là où cela peut jouer sur l'espace public -, on peut transformer la rue, la verdier. On a déjà fait des prototypes à Lyon, à partir de la mobilité et de l'amélioration du système d'assainissement unitaire, et l'on voit bien que

le potentiel est aussi dans la réhabilitation du logement existant. Verdir les toitures à Lyon, par exemple, c'est très possible et cela correspondrait à trois parcs de la Tête d'Or en centre-ville ; cela veut dire que l'on peut

améliorer le climat en été, améliorer aussi la biodiversité, etc. Les réponses techniques, on les a, seulement on sent bien que l'obstacle est du côté des services techniques, de la démarche culturelle ●

## Anne QUERRIEN

Quand on a lancé le C10 au cours d'une réunion de chercheurs à Poitiers, on voyait les choses différemment : à l'époque, l'idée de ville compacte à l'intérieur d'une ceinture verte avait échoué à peu près partout ; il y avait une demande de verdure, d'extension, d'étalement urbain, etc. Maintenant, on en est à comment mettre du vert partout dans la ville. Sur la Promenade plantée à Paris, par exemple, il aurait pu n'y avoir que des magasins. En même temps, ce souci de

verdurer n'a jamais été pris au sérieux pendant des années.

Il y a actuellement une exposition de l'architecte Nicolas Michelin au Pavillon de l'Arsenal qui montre comment des copropriétaires peuvent planter le toit de leur copropriété et créer de ce fait des pratiques sociales nouvelles. Il me semble que les problématiques évoluent vraiment très fortement en très peu de temps ●

## François MENARD

Dans vos exposés et dans ceux de la table ronde précédente, on voit bien que la question des disparités sociales, à travers la problématique du développement durable, est envisagée sous deux angles et pas sous un troisième qui me paraît intéressant à examiner. Les deux angles sont les suivants : d'une part, comment des politiques de développement durable à l'échelon d'une ville, d'un quartier ou des actions au niveau d'un bâtiment peuvent intégrer des dimensions sociales et économiques en termes de réduction des disparités ; la seconde approche est de faire le constat des disparités sociales en matière d'environnement et on le voit bien dans un certain nombre de rapports - à

l'Observatoire national des ZUS on a vu que les communes dans lesquelles se trouvaient des ZUS étaient davantage exposées que les autres communes de leur agglomération à des risques environnementaux.

Il y a bien ces deux approches mais on parle rarement d'une approche inverse qui consiste à dire : comment des politiques de réduction des inégalités territoriales - notamment la politique de la Ville et la politique de rénovation urbaine - peuvent dans les réponses qu'elles apportent intégrer cette dimension de développement durable, la dimension durable ne devant pas être collée comme une valeur ajoutée mais comme un moyen de réduire ces disparités. Je prends



pour exemple la réduction des dépenses énergétiques qui peuvent correspondre à la fois à des objectifs de développement durable et servir également à accroître l'autonomie financière des ménages qui vivent dans ces quartiers-là. Il me semble que dans la politique de la Ville en France, on a toujours eu tendance à botter un peu en touche sur ces questions en disant : finalement, la politique de la Ville, c'est la politique française de développement urbain durable ; puisqu'on

s'attache à réintégrer des quartiers dans la ville, il n'y a pas besoin de réflexion plus approfondie là-dessus. Et aujourd'hui, en matière de rénovation urbaine, on voit dans les nouvelles constructions envisagées le moyen d'expérimenter ici ou là des bâtiments plus économes sur le plan énergétique mais on ne mène pas de réflexion structurelle de fond sur le couplage entre ces deux préoccupations. Je voulais avoir votre point de vue là-dessus ●

## Corinne LARRUE

C'est une des questions qui avait été posée dans le cadre de l'appel d'offre et des projets vont démarrer sur ces questions. Nous avons même posé la question inverse : même si les politiques publiques de qualité environnementale ne les avaient pas

souhaités, peut-on finalement détecter les effets sociaux « pervers », tels que mis en évidence tout à l'heure ?

La question se pose dans les deux sens et cela fait l'objet d'un certain nombre de recherches qui n'en sont qu'à leur début ●

## Pascal LEMONNIER

Nous allons aborder maintenant la troisième thématique, à savoir les modalités de

gouvernance du développement durable à l'échelle urbaine ●

## Corinne LARRUE

Dans le cadre du programme de recherche, nous étions partis d'une sorte de postulat, à savoir que les questions de développement durable étaient d'abord des questions globales. Il est vrai que, comme le rappelait Pascal Lemonnier en introduction, les questions de changement climatique, des

«rapports nord/sud », de survie de la planète, étaient les questions posées à l'origine par le développement durable. La question du territoire, la dimension spatiale est venue bien après et du coup a reposé différemment cette question du développement durable, même si dans l'Agenda 21 on avait exprimé,

dès 1992, cette obligation, dans l'injonction à mettre en place des Agendas 21 locaux.

Dans les travaux menés dans le cadre du programme, « Politiques territoriales et développement durable », il y a eu pour le coup beaucoup de réponses. C'est l'un des axes qui avait reçu le plus de réponses et qui a donné lieu au plus grand nombre de projets financés. J'ai retenu trois éléments qui peuvent permettre de répondre en partie à votre question. Premièrement, comme vous le disiez, on constate que l'articulation entre les politiques au nom du développement durable se fait mal, c'est clair. L'articulation de l'organisation urbaine, du fonctionnement des espaces urbains avec d'autres politiques qui renvoient à d'autres enjeux est relativement difficile et même des procédures spécifiques comme les Agendas 21 locaux n'y arrivent pas. Et ce n'est pas forcément uniquement en France ; malgré les présentations que l'on a pu avoir dans le cas précédent, on peut faire le même constat : finalement, le cœur des choses n'a guère bougé tant à un niveau global qu'à un niveau spatial. Ces outils du développement durable à l'échelle du territoire ont du mal à peser concrètement sur la définition des enjeux à l'échelle urbaine en matière de transports, de densité, etc.

Cependant, ce que montrent les projets de recherche, c'est que là où il y a des expériences de choses différentes - monsieur Souami mettait l'accent dessus tout à l'heure -, on a des manières de faire différentes. Il me semble intéressant de noter que l'on a des initiatives à l'échelle de la rue : on a moins d'initiatives institutionnalisées, on a une nécessité de sur mesures, de faire appel à l'intelligence des hommes, à l'intelligence des lieux beaucoup plus qu'à des processus institutionnalisés et plaqués. C'est le grand

enseignement que l'on peut tirer de l'analyse de ces expériences différentes qui se font à l'échelle du territoire. Mais il est vrai que l'on trouve des choses innovantes souvent sur des enjeux marginaux.

Par rapport à ce que vous disiez, il me semble quand même - et c'était le cas dans la discussion que nous avons eue lors du dernier séminaire - que l'on voit apparaître une figure professionnelle du « praticien du développement durable ». Les projets de recherche mettent en évidence une catégorie, une figure professionnelle qui émerge : celle du « passeur », du praticien en charge de la percolation du développement durable et de la mise en place de manières de faire différentes, même si nous en sommes à des échelles d'expérimentation. Et j'ai l'impression que cette figure du technicien est une chose intéressante à étudier.

Le dernier point concerne la question de la participation : on nous dit que le développement durable, c'est la participation du public. Comme si le développement durable avait inventé la participation du public ! Néanmoins, ce que l'on peut voir dans les travaux, c'est que les processus et les procédures de participation y gagnent en légitimité. Le développement durable remet sur le devant de la scène des choses qui se pratiquaient peut-être (ou ne se pratiquaient pas) mais leur donne ou redonne de la légitimation.

Les recherches qui sont menées - et il y en a eu un certain nombre sur cette question-là - conduisent à la mobilisation de nouveaux outils, notamment prospectifs ; par exemple, dans le cadre des projets a été financée l'expérimentation d'un « bilan sociétal » des entreprises appliqué à l'échelle des territoires. On a finalement des manières différentes de faire.

Pour répondre à votre question, dans les projets qui sont menés, on voit bien qu'il y a une interrogation : à qui profite le développement durable et à quoi profite-t-il ? On peut s'interroger sur les effets de la mobilisation de ce développement durable par différents acteurs et, par la même occasion, identifier quelles sont les

valeurs qui peuvent être véhiculées derrière. Plusieurs des travaux qui sont engagés dans le cadre du programme s'appliquent à décrypter les groupes sociaux, les institutions qui s'approprient cette problématique pour mieux porter leurs intérêts ●

## Jean RUEGG

Cette question de la gouvernance, je vais la décliner par rapport à deux mots clés : les échelles et les hybrides.

Sur la question des échelles, on voit bien que les choses sont en train de se recouper. Je pense qu'il y a des lacunes ou des manques de percolation entre les politiques. Je crois aussi qu'il y a des problèmes de recomposition territoriale et la plateforme d'hier sur les agglomérations le montrait bien. Sur la question des territoires pertinents, on se demande de plus en plus souvent quels sont les moyens d'articuler des territoires fonctionnels, des territoires d'usagers avec des territoires de décision, des territoires institutionnels. Et là, je crois que nous sommes tous en train de bricoler à notre façon pour essayer de trouver des solutions à ce type de problème, en sachant pertinemment que la solution n'est pas forcément dans les 300 communes anglaises. Comme on l'a vu hier, avoir une grosse commune qui aurait des compétences, notamment en matière de zonage, ne met pas à l'abri de problèmes et de difficultés de gestion à l'échelle infra.

Sur cette diapositive, j'ai essayé de représenter cette image complètement stérilisante que nous avons des plans d'affectation des zones, des PLU — appelons-les comme on

veut — qui font des distinctions entre des zones à bâtir et des zones à non bâtir, et qui donnent l'impression d'avoir des limites très claires entre les deux. Ce que j'aimerais suggérer, c'est que, d'une part, à l'échelle de nos mobilités quotidiennes, l'échelle de nos territoires du quotidien, on n'a pas du tout cette vision de la limite claire ; on a la vision d'un territoire patchwork. D'autre part, à l'échelle de la parcelle ou à l'échelle infra locale, ce qui me frappe, c'est la richesse des choses qui peuvent se passer de part et d'autre d'une limite qui devrait soi-disant fixer la zone à bâtir et la zone de non bâtir. Par exemple, dans nos schémas traditionnels, on ne sait absolument pas comment gérer le biotope qu'un particulier réalise sur sa parcelle privée ; cela apparaît comme du territoire consommé alors même qu'en termes écologiques, en termes de continuité des réseaux pour la flore et la faune, cela peut avoir une signification extrêmement intéressante.

Ce que je trouve également intéressant en termes d'hybrides, c'est que l'on se trouve assez souvent dans des situations où nos modes de pensée traditionnels sont pris en défaut. Vous avez là un site qui paraît être assez sympathique (petit chemin réaménagé

autour d'une usine reconvertie, au bord d'une rivière). Le lieu est très attractif grâce au bruit de la rivière ; sans le bruit de la rivière, on découvrirait le bruit de l'autoroute qui se trouve juste derrière. Ceci pour dire aussi qu'il y a peut-être des habitudes à prendre pour travailler sur des façons de se fabriquer du paysage, de se fabriquer de la qualité dans des environnements qui n'en présentent aucune apparemment.

A proximité de ce lieu, on se trouve sous un viaduc d'autoroute où, grâce à la présence de l'autoroute — ce qui est de nouveau un paradoxe — la rivière n'a pas été humanisée et l'on se trouve avec des biotopes naturels d'une très grande qualité en termes de biodiversité, d'espèces indigènes.

La dernière diapositive que je présenterai, toujours dans cette logique de gouvernance, c'est le parc de la Renai à proximité de Florence, un site que nous avons aussi examiné avec les collègues de l'équipe de l'action Cost C10. Ce qui est intéressant, c'est que c'était une

ancienne décharge, complètement réhabilitée aujourd'hui, et où l'on a fabriqué de la nature, on a construit de la nature. On a là une zone multifonctionnelle implantée à proximité immédiate de la ville de Florence. Le projet a été mené en partenariat avec le WWF. Il offre un secteur qui est une réserve naturelle protégée notamment pour la nidification d'oiseaux migrateurs. A son extrémité, il offre un parc de loisirs et de détente destiné à la population de l'agglomération florentine. Et le tout fonctionne encore comme un système de régulation des eaux du bassin versant en cas de risques de débordement de l'Arno notamment. Il est intéressant de voir comment des savoir-faire liés à la construction peuvent être transférés sur des savoir-faire d'ingénierie environnementale. Cela renverse en tout cas mes propres catégories qui sont bien trop cloisonnées. Décloisonner, percoler, ne pas hésiter à mobiliser différentes politiques, c'est l'un des grands enjeux, et je reste convaincu que nos pratiques en la matière restent largement perfectibles ●

## Jean-Marie HALLEUX

Quelques éléments concernant la gouvernance et l'action publique. Comme vous l'avez compris, le programme Cost C11, en tant que tel, participe à l'action publique par le rassemblement de matériaux utiles aux décideurs et aux praticiens. Pour rappel, ces informations permettent, d'une part, de justifier une meilleure prise en compte de la planification des structures vertes et, d'autre part, de mettre en évidence différents exemples de bonnes pratiques.

En matière de gouvernance, je souhaiterais mettre en évidence quelques éléments de

conclusion qui recoupe très largement ce que Jean Ruegg vient de préciser ou, plus largement, ce qui a été développé dans le cadre de ces 2 jours. Un premier élément est qu'il est nécessaire de travailler de manière stratégique et sur le long terme. Des différents exemples que nous avons eu l'opportunité d'examiner dans le cadre des travaux de l'action, il est manifeste que seules des stratégies soutenues en continu sur plusieurs décennies aboutissent réellement à des résultats intéressants. J'ai par exemple évoqué le cas de la rivière de l'Akerselva à Oslo, mais il est également possible

d'invoquer d'autres exemples, comme les doigts de gant « verts » de Copenhague ou de Helsinki.

Le deuxième élément, c'est la nécessité d'une démarche « multi-niveaux ». Comme pour nombre de problématiques, il est évidemment nécessaire de dépasser les cadres administratifs. Il s'agirait ici, en l'occurrence, de travailler sur les frontières écologiques, ou de prendre en compte des zones de recrutement des principaux parcs urbains qui, bien souvent, dépassent les frontières administratives des autorités locales.

Troisième élément : le multidimensionnel. Il s'agit là d'un élément particulièrement important en matière de structures vertes. J'ai déjà évoqué l'articulation entre la politique des structures vertes et la politique en matière de mobilités douces. Il existe d'autres articulations à mettre en place, notamment entre la politique des structures vertes et la politique menée en matière d'environnement naturel. Epinglons, par exemple, différentes études qui démontrent que la biodiversité au sein des structures vertes urbaines est en fait très importante par rapport à ce que l'on observe au sein des espaces agricoles périphériques ; cela a par exemple été vérifié pour Munich, Utrecht et Helsinki. Nous avons précédemment évoqué la thématique de l'eau. De ce point de vue, il est clair qu'il est nécessaire de coordonner la politique des structures vertes et la gestion de l'épanchement des crues.

Concernant la participation des populations, il n'existe pas de réponse univoque. Les autorités auront intérêt tantôt à mettre en œuvre des démarches initiées du haut vers le bas, tantôt l'inverse. Néanmoins, on constate globalement – au niveau européen – un développement à la fois de l'information

et de la participation des populations. Ces tendances sont nécessaires pour permettre l'adhésion des populations aux projets urbains et éviter ainsi les attitudes Nimby (not in my backyard). S'il est nécessaire d'intégrer les populations dans le processus de décision, il est également nécessaire d'intégrer les techniciens. En relation directe avec le caractère « multidimensionnel » de la thématique, il s'agit en fait d'intégrer le travail – et c'est une difficulté concrète – de spécialistes issus de différentes disciplines. Il s'agit d'intégrer les connaissances en écologie, en paysage, en économie urbaine, en gestion de l'eau, en circulations, etc. Tout cela demande évidemment un important travail de coordination. Je ne peux ici que rappeler que le matériel disponible et rassemblé sur le site et dans le rapport final de l'action Cost C11 peut permettre aux personnes intéressées de disposer d'informations utiles sur ce sujet de la participation des populations et des différents groupes d'experts.

Concernant l'intervention de la puissance publique, nous avons pu mettre en évidence un élément clé dans de nombreuses études de cas : le problème financier des charges d'entretien et de maintenance. Malheureusement, de nombreux espaces verts au sein de nombreuses villes souffrent de sérieux problèmes d'entretien. Pourtant, là aussi, des exemples de bonnes pratiques existent et un certain nombre ont été rassemblés dans le cadre de l'action. Ce que l'on peut épingler sur ce sujet, c'est la nécessité de prendre en compte ces problématiques dès la planification et dès la préparation des réalisations. En termes de bonnes pratiques, nous pouvons évoquer des exemples de gestion à faible coût via, par exemple, des bénévoles ou des organisations en jardins collectifs. La mise en place de partenariats public-privé peut également

représenter une alternative intéressante, comme à Rome, où la municipalité cède des terrains vacants à des entreprises privées si elles acceptent d'assurer l'entretien des espaces verts environnants.

Pour terminer, un dernier élément de réflexion générale menée dans le cadre de l'action. Cet élément correspond à la problématique de la dualité nature-culture. La philosophie générale de l'action a été de considérer que la nature et les structures vertes sont parties intégrantes de la ville. Nous avons ainsi considéré que la dualité entre nature et culture est dépassée et qu'il

faut cesser d'opposer le non bâti (trames verte ou bleue) au bâti (trames rouge ou grise). Il faut changer de perspective et rechercher l'intégration entre la culture, c'est-à-dire le développement, et la nature, c'est-à-dire la durabilité. Je pourrais sur cette base paraphraser la citation de Françoise Choay, lorsqu'elle évoque la problématique de l'étalement en diagnostiquant « le règne de l'urbain et la mort de la ville ». Au final, la philosophie de l'action structure verte et aménagement urbain consiste à rechercher « le règne de la nature et la renaissance de la ville » ●

## Vincent RENARD

J'ai peut-être été maladroit en vous demandant de critiquer les systèmes observés. J'en conclus quand même que l'on a vraiment intérêt, en France, à regarder ce qui se passe dans quelques pays scandinaves quant à la façon de poser la question, la façon de traiter les problèmes de gouvernance.

Percoler. On a bien compris que pour l'action publique il fallait percoler à différents niveaux différents types de préoccupations. Je suggère aussi que, au niveau du PUCA,

on essaie de faire percoler des milieux de recherche qui ne percolent pas tellement, et que peut-être le milieu de la recherche urbaine tel qu'il est constitué aujourd'hui s'ouvre à d'autres champs et à d'autres façons de faire de la recherche.

Comme on a compris que seul importait le long terme, messieurs Albertini et Lecomte vont nous dire ce qu'ils attendent du PUCA pour les trois décennies à venir ●