



Centre d'échanges et de ressources pour la qualité environnementale des aménagements et des bâtiments en Rhône-Alpes

ACTES DE LA RENCONTRE VAD « VILLE DURABLE »

15 juin 2009 – Pavillon du Parc (Parc de la Tête d'Or, Lyon)

Programme

- 1/ Introduction à la ville durable : l'empreinte écologique de l'urbanisme**
Aurélien Boutaud, conseiller et chercheur en sciences de l'environnement
- 2/ La ville durable au travers de la programmation urbaine et des documents d'urbanisme**
Jean-Pierre Marielle, Programmiste (Initial Consultant) – Président VAD
- 3/ Comment organiser un cadre performant pour des quartiers et des territoires durables pertinents**
Christian Charignon, architecte (Tekhné)
- 3/ Table ronde en présence des trois intervenants, de Jean-Paul Georges (ADEME) et Jean-François Guet (CERTU)**
Animation par Karine Lapray (BET TRIBU)

Introduction à la ville durable : l'empreinte écologique de l'urbanisme

Intervention de Aurélien BOUTAUD – Conseiller et chercheur en sciences de l'environnement

Durabilité

Il n'existe pas de consensus sur cette notion. La notion principale est celle de **capital naturel** : c'est elle qui va permettre de quantifier la notion d'empreinte écologique.

Dans les années 80, la Commission mondiale sur le développement et l'environnement définit le développement durable et la durabilité comme le fait de léguer aux générations futures ce dont elles auront besoin. Deux éléments font consensus :

- l'élément central de **solidarité intergénérationnelle**
- **l'approche transversale** : il ne faut pas de « tout écologique » ou de « tout économique » mais des modes de développement économique à la fois équitables sur le plan social et soucieux de l'environnement.

Il existe ensuite différentes interprétations :

- **la durabilité faible** (concerne surtout les industriels) : il existe une transversalité, mais l'approche économique est prioritaire et centrale. L'hypothèse est la substituabilité du capital naturel : il est important de laisser la même quantité de capital. **On peut donc substituer le capital technologique au capital naturel**
- **la durabilité forte** (concerne surtout les écologistes) : la sphère environnementale est prioritaire. Principe éthique : **le capital naturel n'est pas substituable**, on doit le léguer tel quel aux générations futures.

L'empreinte écologique est née au milieu des années 90 en plein milieu d'une « guerre » d'appropriation conceptuelle entre ces deux clans.

Empreinte écologique

Avant de savoir si le capital naturel est substituable ou pas, il faut pouvoir le mesurer, ce qui n'est pas forcément évident.

- La sphère économique : elle regroupe les flux monétaires et de matière/énergie ; elle concerne aussi le marché du travail et ses flux d'énergie et salaires. Tous ces flux possèdent des indicateurs facilement mesurables.
- L'éconosphère (regroupe la sphère économique et la sphère sociétale) : il s'agit de la sphère du développement, son indicateur principal est le PIB. Cependant, cette sphère n'est pas close, car elle nécessite des échanges permanents avec l'extérieur, c'est le flux de capital naturel. Quelle est alors la durabilité de ce développement ?
- Biosphère (regroupe l'éconosphère et la sphère environnementale) : quelle durabilité, quelle mesure, quels indicateurs pour cette sphère spécifique ? **L'empreinte écologique est un indicateur possible.**

Pour qu'une économie humaine soit durable et viable, il ne faut pas :

- consommer davantage de ressources renouvelables que l'écosystème peut en produire
- polluer plus que l'écosystème ne peut le supporter (capacité de charge).

Empreinte écologique → Quelle surface de sols biologiquement productifs est nécessaire pour produire nos ressources et assimiler nos déchets ? (surfaces bioproductives)

On peut comparer l'offre (surfaces bioproductives, ou biocapacité) à la demande (surface de sols nécessaire pour fournir les ressources, c'est-à-dire l'empreinte écologique) à l'échelle mondiale :

- Biocapacité : 13,6 milliard d'hectares (sols divers : surfaces forestières, cultivées, pâturées, marines), soit **2,1 ha disponibles / habitant**
- Empreinte écologique : 17,5 milliard d'hectares, soit **2,7 ha nécessaires / habitant**

→ **l'Humanité est en déficit écologique**

Les responsabilités sont diverses. Certaines régions du monde pèsent plus lourd par leur empreinte écologique (Etats-Unis, Canada : empreinte écologique moyenne de 10 ha/hab, UE : environ 5 ha/hab) ; d'autres par leur population (Chine, Inde).

On convertit souvent ces surfaces en terme de planètes : si tous les habitants vivaient comme des occidentaux, il faudrait deux planètes supplémentaires pour qu'offre et demande s'équilibrent.

Corrélation empreinte écologique / niveau de développement ?

D'après les chiffres donnés précédemment, on déduit qu'une empreinte écologique durable doit être inférieure à **2,1 ha**.

Indice de développement humain (IDH) : il prend en compte le niveau de vie matériel (PIB), la santé (espérance de vie), l'éducation (taux de scolarisation ou d'alphabétisation) et varie de 0 à 1. Pour les pays développés, l'IDH est supérieur à 0,8.

La courbe représentant l'IDH et l'empreinte écologique (EE) de nombreux pays montre deux choses :

- On obtient une courbe de « rendement décroissant » : à partir d'un moment, l'IDH stagne mais l'EE continue d'augmenter.
- La « case développement durable (DD) » définie par $IDH > 0,8$ et $EE < 1,8$ est vide.

On peut faire un parallèle avec le graphique de Newman (fin des années 80) qui représente la forme urbaine (densité urbaine) et la consommation de pétrole (la moitié de l'EE étant liée à la consommation de carbone) des grandes villes mondiales. Cette courbe montre que moins une ville est dense, plus sa consommation de pétrole est importante.

La forme de l'aménagement du territoire a un impact très fort sur l'empreinte écologique

Urbanisme

L'étalement urbain est un des ennemis principaux de l'empreinte écologique. Il existe aussi des impacts sociaux (problèmes de ségrégation sociale engendrés par l'étalement urbain).

Exemple du quartier BedZED (Beddington Zero Energy Development) à Londres : Ce quartier a été imaginé et construit à l'époque d'un grand calcul d'empreinte écologique commandé par Londres. Les résultats sont éloquentes : à BedZED, on constate une division par 2 de l'empreinte écologique (lorsque les comportements sont adéquats) pour un niveau de confort égal, voire supérieur.

Cependant changer le bâti ne suffit pas, il faut ADAPTER la forme urbaine. Quelles sont les formes urbaines les plus favorables à la durabilité ? Une réelle réflexion sur les formes de densité agréables à vivre est nécessaire, et notamment en termes d'**accessibilité des transports en commun**.

Ville durable

Il s'agit d'une ville dont l'un des objectifs est de réduire notre empreinte écologique. C'est l'antithèse d'une ville fonctionnaliste.

Contenu comparatif entre deux chartes urbaines :

- chartre d'Athènes (1933) : modèle lors de la reconstruction. Elle prône un urbanisme fonctionnaliste
- chartre d'Aalborg (1994) : redéfinition des principes d'une ville durable. Elle prend le contrepied systématique des grandes thèses (favoriser l'existant, la mixité fonctionnelle, réduire les besoins en transports,...)

Conclusion : Il s'agissait lors de cette présentation de montrer comment la question de l'empreinte écologique peut amener, entre autres, à la question de l'urbanisme. Il reste à chercher comment cette réflexion peut se traduire par des principes alternatifs concrets avec pour objectif la ville durable.

Questions

ou remarques du public, réponses d'Aurélien Boutaud

Au sujet du graphique représentant l'IDH et l'empreinte écologique des différents pays :

Des pays présentant de grandes disparités s'approchent beaucoup de la « case DD », est-il donc judicieux d'utiliser un indicateur moyenné ?

→ L'empreinte écologique et l'IDH sont des indicateurs synthétiques, avec leurs défauts. Il fut un temps envisagé de pondérer ces indicateurs par le niveau d'inégalités. Ce qui est intéressant dans le graphique est que ni l'IDH, ni l'EE ne prennent en compte les inégalités, et pourtant, on constate que les pays les plus perdants sont ceux qui ont les plus grandes inégalités. L'inégalité est donc finalement indirectement prise en compte d'une manière ou d'une autre.

« Case DD » : il n'y a personne dedans, les indicateurs sont-ils réalistes ?

→ L'IDH peut être critiqué, mais les contraintes écologiques sont ce qu'elles sont.
→ En réalité UN pays est dans la case DD : Cuba. Pour l'IDH : le PIB est très mauvais, alors que le niveau de santé et d'éducation sont bons. Pour l'empreinte écologique : en raison du blocus et des limitations en pétrole, l'île a dû réorienter son modèle de production.

L'empreinte écologique : elle intègre plusieurs centaines de données statistiques en les agrégeant de manière cohérente, mais elle ne prend pas en compte : les aspects toxiques, la destruction des sols, le nucléaire, la qualité de l'eau, les énergies non renouvelables autres que fossiles,... Aujourd'hui l'empreinte écologique est complétée dans les rapports (WWF,...) par une empreinte eau.

Il y a des réticences politiques à faire de l'empreinte écologique un indicateur de suivi. L'accent est plutôt mis sur l'empreinte carbone.

Remarques du public :

Charte d'Aalborg : elle promeut le chantier participatif, mais la consultation des habitants n'est pas toujours réalisée. Or, si les habitants ne sont pas au centre du processus de construction, cela ne peut fonctionner étant donné l'importance des comportements dans l'empreinte écologique.

Empreinte du Grand Lyon : elle est de 4,9 ha/hab (5,1 en France), car Lyon est une ville dense et compacte.

La ville durable au travers de la programmation urbaine et des documents d'urbanisme

Intervention de Jean-Pierre MARIELLE – Programmiste (Initial Consultant), président de VAD

Lyon Confluence - phase d'étude de la 2^{ème} phase Approche de la programmation urbaine

Il s'agit d'un cas typique mais de très grande ampleur par rapport à ce que connaissent les grandes villes aujourd'hui.

Pour la 2^{ème} phase de l'opération Lyon Confluence, il s'agit de **partir d'une critique de ce qui a été fait durant la 1^{ère} phase** : place nautique, pôle de loisirs et de commerces, Hôtel de Région, opérations de logements,... ce sont des points de repères dans la qualité environnementale des bâtiments, et notamment sur la question de performances thermiques. **Mais tout ceci a-t-il vraiment été fait dans une perspective de développement durable ?**

Une opération de transition

Lyon Confluence est un exemple d'opération de transition, où tout le monde apprend en marchant. Les objectifs ne sont pas clairs dès le départ.

Le programme Concerto, qui finance en partie le projet, est surtout concentré sur la question énergétique. Pour les autres problématiques de la qualité environnementale du bâtiment - économie, social, mixité, fonctions urbaines,... - il n'y a pas de volonté de départ de travailler avec des objectifs clairs. Cela se met en place avec un processus de concertation, qui accompagne l'urbanisme d'expert, et représente une aide à la décision. **La concertation est un point d'appui pour faire passer des messages aux politiques et peser sur les opérateurs.**

Concernant les îlots déjà construits : on constate un certain nombre d'avancées, certaines étant déjà un peu anciennes, mais il y a surtout un problème de décalage des coûts de sortie et par conséquent de l'accessibilité des logements par rapport au besoin social réel.

→ Pour la 2^{ème} phase : il faut à tout prix infléchir le type de produits immobiliers (ici du point de vue de la programmation urbaine).

Equilibre et cohérence avec le reste de la ville

Lorsque l'on parle de ville durable, un des aspects à prendre en compte dans le raisonnement est l'échelle du niveau de réflexion :

- métropole de Lyon : quelle est la place de Lyon dans le territoire régional ?
- grande métropole Lyon-Saint Etienne : c'est un hyper centre de Lyon
- le quartier : est-ce une entrée de ville ? un élément du centre-ville ?
- énormes potentialités au sud (vallée de la chimie, port Edouard Herriot, parc de Gerland, la Mulatière, Oullins, ...) → **il existe des perspectives de renouvellement de la ville sur elle-même, qui font que le secteur de la Confluence sera repositionné différemment à l'avenir.**

Problématique dont les urbanistes vont devoir se saisir : la Confluence est la rencontre de la ville traditionnelle (îlots/rues) avec un espace exceptionnel à inventer. Un rapport particulier existe avec le paysage (importance du végétal) mais aussi avec de

grands équipements → c'est une **interpénétration nature-ville** prenant en compte le Musée des Confluences et les grandes infrastructures.

Regroupement d'équipements, rayonnement métropolitain : Comment continuer la ville traditionnelle, prolonger la ville nautique, intégrer les équipements et concevoir des îlots mixtes (du point de vue des fonctions urbaines) avec une mixité verticale réelle, et maîtriser les rez-de-chaussée des villes qui sont des parties sacrifiées que les promoteurs ne savent pas traiter ?
C'est la problématique de travail sur le pôle des industries créatives.

Répartition dans le quartier des différents équipements : il faut un équilibre entre le quartier existant et le nouveau quartier car il ne s'agit pas de bâtir une nouvelle ville (les questions sont par exemples les suivantes : combien faut-il de nouveaux groupes scolaires ? quelle répartition géographique ?). Il faut bien étudier la spécialisation des rues (rues piétonnes, etc.) car ce sont des enjeux de qualité de vie.
De plus, **il faut éviter que la Confluence n'absorbe l'ensemble des équipements prestigieux de la ville**. Ce quartier n'est pas en compétition avec les autres pôles de la ville, il faut avoir un raisonnement équilibré du point de vue du quartier comme de l'ensemble du territoire.

Îlots : traversants, végétalisés, mixtes

Ensoleillement et effet de masque : les questions de l'ensoleillement et de l'énergétique en fonction de la localisation des activités dans les îlots sont essentielles. A partir de l'étude des phénomènes de masque, on peut définir l'optimum entre une répartition de logements dans les parties hautes bien ensoleillées, des bureaux en fonction des effets de masque, et des commerces et activités venant animer les rez-de-chaussée.

Ilots traversants : il est nécessaire de clarifier le statut des espaces intérieur d'îlots : il s'agit, pour les cœurs de tous les îlots, d'espaces sous gestion résidentielle, privés, avec une végétalisation pleine terre. Il faut chercher un bon équilibre entre le résidentiel et le public. Quant aux usagers, la concertation est un point d'appui très important. Une attente primordiale exprimée par les habitants est la volonté d'avoir une ville vivante, où il n'y ait pas uniquement des trottoirs pour se déplacer. Cela a abouti à l'idée de pouvoir traverser les îlots. A partir du moment où espaces privés et espaces publics sont clairement distingués par des limites très nettes, les gens sont très enthousiastes.

Végétalisation et stationnement : La pleine terre est la condition nécessaire pour avoir des cœurs d'îlots pérennes. La conséquence immédiate est la suppression des infrastructures du type parkings enterrés. Les parkings doivent rester sous les bâtiments, sur un seul niveau, et il ne doit pas y avoir de débords. Pour le reste, ce sera des parkings publics avec mutualisation des besoins.

La mutualisation des besoins

→ Elle permet de diviser par plus de 2 le nombre de places de parkings, et baisser les coûts des opérations de 10%.

Taux de motorisation : il se calcule en fonction des usages futurs, de l'évolution des mentalités, de l'équilibre de la présence d'une offre alternative : maillage, modes doux, traversée du quartier de manière agréable, services de proximité. **Réduire le taux de motorisation passe donc par la cohérence de la programmation urbaine.**

On peut travailler soit dans une optique d'amélioration (objectif d'un taux de motorisation de 0,7 au lieu de 0,82 actuellement sur Lyon) ou dans la perspective d'une offre crédible pour faire le pari d'un taux de motorisation des ménages de 0,5.

Logique de la mutualisation : au lieu de rajouter les besoins des actifs à côté des besoins des visiteurs ou des résidents, et de résoudre ces problèmes parcelle par parcelle, secteur par secteur, il faut un effet de superposition. Cela permettra de diminuer encore le nombre de places (ce qui entraînera également des économies d'argent).

Pour ce qui est de la problématique du stationnement et de la place minimum de la voiture dans le quartier (parkings en périphérie du quartier ?), il faut **chercher un équilibre entre les modes de déplacement**.

Un processus de croissance

Il faut penser le projet urbain comme un **processus de croissance**. De plus, **le temps d'élaboration du quartier** est aussi très important. Comment le quartier va-t-il acquérir une âme, devenir le quartier mixte souhaité ?

Cette réflexion a abouti au choix pour la Confluence de l'occupation des deux bandes de bâtiments du marché gare existant par des activités qui préfigurent ce que sera le quartier à l'avenir (activités culturelles, de création, émergence de l'économie de demain,...)

Si on arrive à créer un pôle de consommation éco responsable, avec du commerce équitable, des AMAP, des circuits courts, ... cela peut induire une dynamique forte. D'où le travail nécessaire sur la programmation de ces bâtiments qui sont amenés à disparaître d'ici 5 à 10 ans.

L'édification de la ville, c'est aussi tenir compte des contraintes dans les phases transitoires, qui seront résolues après. Il faut se servir de ces espaces comme pépinières arboricoles pour toutes les plantations du quartier.

Questions

du public, réponses de Jean Pierre Marielle

Déplacements : ne faudrait-il pas déjà penser aux déplacements (création de parkings extérieurs à Lyon, etc.) avant de poursuivre la deuxième phase de Confluence ?

→ On ne peut pas penser un projet de cette ampleur sans avoir une vision urbaine sur l'ensemble de l'agglomération. La création d'infrastructures de transport est incontournable, comme par exemple la prolongation du tramway qui redescendra puis retraversera le Rhône et rebouclera jusqu'à Villeurbanne. Quant aux parkings de dissuasion, cela dépend aussi des orientations prises au sein du Grand Lyon. Ces problèmes ne seront peut-être pas résolus à temps.

Concertation : Est-ce que la question de la mobilité a été discutée avec les futurs habitants, et quels ont été leurs avis ?

→ Dans les premiers ateliers, ce qui revenait était le manque de places de stationnement. Mais il existe également une forte aspiration à avoir un meilleur équilibre des modes de déplacement. Des parkings accessibles à 50 ou 100 m de chez soi et non pas au pied de l'immeuble deviennent envisageable. Cette évolution des états d'esprit va faire encore des progrès. Pour la population à venir, Lyon Confluence signifie qualité de vie. Il s'agira de recevoir et informer cette

nouvelle population. Concernant la mixité sociale, il y aura 20% de logements sociaux, mais il faudrait arriver à faire encore baisser les coûts.

Logement social : quelles sont les conditions d'attribution ? Auront-on choisi d'habiter dans ce quartier ?

→ Cela ne relève pas des compétences de Lyon Confluence, on ne sait pas quels sont les projets des bailleurs sociaux.

Transport fluvial : ne peut-on pas utiliser la proximité de la Saône et du Rhône pour une exploitation de transport ?

→ Aujourd'hui, tout est figé en raison d'un blocage du Sytral. Il existe une volonté de créer un transport en commun fluvial interconnecté avec le réseau de transport en commun lyonnais. Cela existe à Nantes, même si cela n'a pas fonctionné tout de suite. Pour Lyon, c'est dommage car la présence des deux fleuves pourrait être très bien exploitée.

3. Comment organiser un cadre performant pour des quartiers et des territoires durables pertinents ?

Intervention de Christian CHARIGNON – Architecte, Tekhné

→ Enjeu : arriver à donner un langage et du concret sur la notion d'écocité/écoquartier

Tekhné a été mandaté par la ville de Montpellier pour établir son référentiel en terme d'écoquartier.

Contexte de la ville : Chaque année 15 000 habitants supplémentaires arrivent dans le département, dont les $\frac{3}{4}$ sur Montpellier, ce qui représente 3 à 4 000 logements supplémentaires construits chaque année sur la ville. Il s'agit d'une situation de quasi urgence.

L'adjoint à l'urbanisme de Montpellier, Philippe Saurel, a commandité un audit : il s'agit de **créer un outil**, de le **tester sur les 5 dernières ZAC réalisées**, puis, à partir de cela, de **définir un cadre pour la définition de l'éco-réalisation pour les nouveaux quartiers**.

Caractérisation d'un écoquartier

Problème : pas de langage, de référentiels, de notions communes partagés.

Cyria Emelianoff, chercheuse à l'université du Maine, étudie les écoquartiers dans les pays de l'est européen depuis une dizaine d'années. Dans la revue Urbia (juin 2007), elle distingue plusieurs réponses de nature différente pour un urbanisme durable :

- réponse politique : redéfinir une vision du « vivre ensemble » sur la terre,
- réponse culturelle : « habiter autrement », souvent des milieux alternatifs, de type squat,
- vision très technique : réponse plus ou moins écologisante (« je dégrade ici, je compense par là »),

mais il existe cependant des récurrences :

- **composante centrale : MIXITE FONCTIONNELLE**
- **mixité sociale**
- **relation densité / végétalisation (densité implique intensité végétale)**

Quels indicateurs ?

Une dizaine d'écoquartiers sont recensés en France par le MEDDAT, 18 par « La Revue Durable ». Quels sont les indicateurs retenus, qu'est-ce qui explique cette différence ? Pour la revue par exemple, la limitation de la voiture et les consommations énergétiques sont un critère primordial.

Pour le MEDDAT :

- Concernant le concours Ecoquartier
 - Evaluation des écoquartiers à partir de la grille RST 02, en auto-évaluation
 - Cette grille reprend les 3 piliers économie/social/environnement
- Concernant la démarche Ecocités
 - Concerne exclusivement des zones comprenant plus de 100 000 habitants
 - Chaque quartier a ses critères, ses indicateurs, qui peuvent parfois sembler curieux notamment dans le social (temps passé par un enfant avec ses parents en grandissant, implication dans des ONG, ...)

Ville durable = ville des toutes les proximités
Bio-îlot = mixte, dense, FIGURABLE (singularité)

Les indicateurs de Tekhné

Pour Tekhné, il s'agit de mettre en place des indicateurs permettant une évaluation durable de l'urbanisme. Cette évaluation doit :

- être **lisible, synthétique, rapide**
- être **progressive et graduelle** (pas binaire)
- faire appel à des **données DISPONIBLES**
- être **pondérée** en fonction des enjeux (le chauffage est un thème moins primordial à Montpellier que la climatisation).

2 axes prioritaires :

- la maîtrise du couple énergie / gaz à effet de serre
- la gestion de l'eau

3 leviers d'action :

- les proximités (phase de programmation)
- l'espace public (phase d'aménagement)
- le bâti et ses abords (phase de construction)

La concertation

- Elle concerne généralement les instances représentatives (associations,..) mais il est **difficile d'atteindre certains particuliers**, pourtant tout aussi concernés.
- Cela est cher, compliqué, chronophage, mais cela doit être fait, et surtout **géré par un organisme compétent**.

Remarque : Source des gaz à effet de serre : 5% dépendent de la collectivité, 20% des politiques publiques, 75% des comportements individuels. **D'où l'importance de la concertation, puisque ce sont les comportements individuels qui sont primordiaux.**

4. Table ronde

Avec la participation de Aurélien Boutaud, Jean Pierre Marielle, Christian Charignon, Jean-Paul Georges (ADEME) et Jean-François Guet (CERTU) – Animation par Karine Lapray (Tribu)

Jean-François Guet, CERTU

Le CERTU : c'est un organisme national implanté à Lyon, dépendant de l'état et qui a pour vocation, à partir d'observations et constatations, d'élaborer des outils (écoquartiers, appels d'offre transport).

La grille RST 02 : elle est indissociable d'une méthode d'usage, qui est la participation de TOUS les acteurs concernés (gouvernance, économique, sociaux). C'est une autoévaluation collective, qui permet de tracer ensemble les chemins de progrès.

Référentiels : il y a eu un engagement de la France pendant la présidence française de l'Union Européenne au travers de la chartre de Leipzig : la France s'est engagée à outiller cette chartre en concevant un référentiel européen de ville durable, pour aider les collectivités à se mettre en mouvement.

Jean-Paul Georges, ADEME

ADEME : L'ADEME n'est pas au service de l'état, c'est une agence qui accompagne l'état, et notamment en matière de changements climatiques. L'urbanisme ne fait pas partie des compétences de base de l'ADEME, mais elles ont été acquises via la problématique des changements climatiques. Les rejets de gaz à effet de serre dépendent pour 25% des gouvernances, le reste étant imputable aux comportements. De plus, il est rappelé qu'un bâtiment bioclimatique installé en campagne ne remplit pas les objectifs fixés.

Il faut remettre la construction et l'urbanisme, au cœur de son environnement et avoir une approche qui permet de faire le bilan sur 7 thèmes environnementaux (l'eau, les déchets, l'énergie, le climat, la biodiversité, les déplacements, le bruit). Il s'agit de faire le point sur ces sujets, sans forcément apporter des solutions, mais en mettant en évidence les questionnements que doivent se poser les décideurs (et pas les bureaux d'études ou les cabinets d'architecte) : quelles sont les priorités, quelles décisions prendre ?

Mise en place de l'AEU : c'est un outil qui permet à la société de prendre le virage nécessaire. Il doit être fonctionnel rapidement, vu les engagements chiffrés importants qu'à pris la France. L'enjeu est de réinscrire la totalité des débats dans sa temporalité très courte.

Aurélien Boutaud

Secteurs ayant un impact majeur sur l'empreinte écologique

Alimentation : 1/3 de l'empreinte écologique.

Logements : 10 à 15% de l'empreinte écologique, mais c'est le domaine où les leviers d'actions sont les plus évidents et efficaces. Du côté du chercheur, il est facile de faire des modélisations, du point de vue des comportements personnels et du point de vue normatif.

Transports : c'est le poids lourd, le plus difficile à aborder. Il ne s'agit plus de bâtiments mais d'aménagement du territoire. Il est difficile de faire des modélisations car il est impossible de prédire comment cela va évoluer, et la transition va être difficile.

Jean-Pierre MARIELLE, VAD

AEU : elle est très utile en temps qu'outil, mais il y a eu une certaine déviation dans son usage car elle est appliquée comme un dispositif autonome par rapport à l'étude urbaine

proprement dite, et n'est pas utilisée pour avoir des conclusions concrètes pour le projet. Elle devrait être intégrée dans le projet urbain, et des investigations dans un domaine devraient être tout de suite suivies de conclusions pratiques ou d'axes de recherche pour le projet. C'est donc un outil très utile, mais à aménager et à améliorer dans son application.

Au sein du cabinet Initial Consultants, aucune étude urbaine ou de programmation urbaine n'est réalisée sans s'appuyer sur deux pieds :

- l'AEU
- le volet social, économique et culturel : un diagnostic complet de territoire doit être partagé.

Ce ne sont pas des conclusions d'experts qui doivent être tirées de l'AEU, mais la matière première nécessaire à la concertation. Il s'agit de faire réagir, par des dispositifs adaptés, les habitants, les usagers.

Ce volet économique, social et culturel est un diagnostic qui est mené dans le domaine de la révision du PLU et des études faites sur le territoire existant. Le volet le plus important n'est pas les écoquartiers, mais celui de l'évolution des PLU. En effet, s'il n'y a pas de travail en profondeur, on ira toujours vers l'étalement urbain. Il faut faire en sorte que chaque quartier ait un niveau de service et de mixité adéquat. C'est l'enjeu le plus urgent.

Christian Charignon, Tekhné

PLU : pour la plupart, ils ne sont pas mûrs. Certains maires de petites communes, sous la pression des lobbying, sont dans un nœud de relations difficiles, car l'urbanisme leur a été confié. Or, il faut avoir les moyens politiques d'agir. Cela vient de l'organisation de cette compétence.

Gouvernance : quel est l'indicateur pertinent : le nombre de réunions tenues ?, le nombre de participants ?... Nous avons par exemple suivi un projet où, à la fin des réunions, tout se passe entre le directeur de l'urbanisme, l'adjoint et les architectes. Pourtant, les moyens avaient été mis pour cette concertation (animateur, etc.), mais c'était de la concertation d'information principalement, pas de la coproduction. En Allemagne, cela fonctionne car il y a de la confiance ; ici, les politiques ne font pas confiance. Il y a aussi un problème de restitution, de retour de la gouvernance.

Transversalité des compétences : dès l'esquisse, il faut des multi-compétences. Il en va de même pour l'urbanisme, plusieurs équipes transversales sont nécessaires. Il y a aussi le problème des coûts d'études.

Jean-François Guet, CERTU

Chiffres à avoir en tête :

- Dans les grandes agglomérations, les projets urbains représentent 15% de parts de marché (85% de la ville hors de la vue du notaire). En France (niveau national : 5%), on fait donc essentiellement de l'urbanisme sans projet d'urbanisme. On laisse les collectivités complètement désarmées.
- On ne peut pas toujours taper sur le pavillonnaire sans porter un regard sur le développement économique. Par exemple, le transport routier des marchandises représente la moitié des émissions de CO₂.

Jean-Paul Georges, ADEME

Urbanisme : ce n'est pas juste une question de logements en centre ville ou périphérie immédiate, c'est aussi gérer l'industrialisation de la région et les dessertes de zones industrielles. Et une zone industrielle desservie uniquement par les poids lourds ne survivra pas. Il ne faut pas envisager que le transport des ouvriers.

AEU : l'objectif de l'ADEME est qu'on ne parle plus de l'AEU et que l'on réintègre ces pratiques dans le quotidien car elles en étaient sorties. Il s'agit de reprendre des habitudes de travail pour que, à défaut de lobby, il y ait des outils.

LEXIQUE

PLU - Plan Local d'Urbanisme

Le PLU est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi SRU.

Les petites communes se dotent souvent quant à elles d'une carte communale. Cependant une commune de petite taille mais soumise à une forte pression foncière (commune littorale par exemple) ou à de forts enjeux paysagers ou architecturaux (commune appartenant à un PNR par exemple) a tout intérêt à se doter d'un PLU. Le PLU est codifié dans le code de l'urbanisme.

AEU - Approche Environnementale de l'Urbanisme

Outil d'aide à la décision pour favoriser et faciliter la prise en compte des aspects environnementaux dans les projets d'aménagement ou les documents d'urbanisme (SCOT, PLU).

Dans son principe, l'AEU consiste à ne pas considérer les préoccupations environnementales comme de simples problèmes annexes, **mais comme autant de facteurs décisifs, de nature à orienter l'économie générale d'un projet urbain.** Elle porte sur plusieurs thèmes :

- l'environnement climatique,
- les choix énergétiques,
- la gestion des déplacements,
- la gestion des déchets,
- la gestion de l'eau,
- l'environnement sonore,
- l'approche paysagère et le traitement de la biodiversité.

En fonction des sites étudiés, une sélection des thèmes à traiter prioritairement peut être réalisée.

L'AEU représente ainsi une démarche d'accompagnement, d'aide à la décision et d'assistance à maîtrise d'ouvrage, qui s'applique aux différentes échelles d'urbanisme. La méthode proposée s'appuie sur une approche globale et transversale, qui prend en compte l'ensemble des interactions intervenant entre un projet urbain et des problématiques environnementales.

L'AEU demeure avant tout une démarche volontaire, au travers de laquelle peut s'exprimer une ambition territoriale de qualité environnementale et de développement durable. Elle s'inscrit en outre, dans un cadre réglementaire qui la légitime et la justifie.

Source : ADEME