

La démarche nationale « villes durables »

Une démarche qui associe chercheurs, collectivités territoriales et entreprises

par M. Bernard Decomps
Membre de l'Académie des technologies,
Conseiller du président du pôle de compétitivité Advancity-ville et mobilité durable

1/ Situer la démarche nationale dans la multiplicité des initiatives européennes

Les (JTI, PPP, EI, ...) et, notamment, la plateforme européenne de la construction et l'initiative «Efficient Energy Buildings»

La série des appels d'offres de l'EIT (European Institute of Innovation and Technology) Knowledge and Innovation Communities (KICs)

- « Climate change mitigation and adaptation »,
- « Next generation information and communication »,
- « Sustainable energy »

Il est probable que les pas qui seront accomplis au plan européen en direction de la ville post-carbone au cours des prochaines décennies seront tributaires des trois KICs.

2/ Essai de définition du concept de « ville durable » dans sa triple dimension évolutive, soutenable et désirable.

- **Ville évolutive** : la ville est le premier agent facilitateur de l'économie et de l'emploi ; si la population des villes européennes stagne ou régresse parfois, on attend, au cours des prochaines décennies, une croissance considérable des villes dans les autres parties du monde. En Europe, les principales évolutions ou régulations attendues concernent les réseaux (énergies, transports, eaux, communications, ...) et la densité des échanges entre le centre-ville et le domaine périurbain. Dans les autres parties du monde, il convient de préparer l'afflux de nouveaux citadins dans des espaces généralement consacrés à l'agriculture, avec le risque d'un appauvrissement des ressources alimentaires. La ville évolutive est déjà un objet systémique.
- **Ville soutenable** : minimisation des impacts sur l'environnement, notamment par diminution des GES, mais aussi des consommations d'eau, des pollutions atmosphériques, gestion des déchets, la ville soutenable est, plus encore que la ville évolutive un objet systémique et généralement plein de contradictions internes. En particulier, il est bien difficile de dynamiser l'économie sans accroître le besoin de communiquer et de se déplacer, autrement dit d'accroître la ponction énergétique sur des ressources non - renouvelables. Pour les villes européennes, les premières cibles concernent la réhabilitation du patrimoine construit et l'amélioration de l'efficacité des réseaux ainsi que la réduction des émissions liées aux déplacements qui impacte à la fois la répartition des activités dans les différentes composantes urbaines et le recours à des transports urbains. Il ne faut pas oublier, en effet, que le volume annuel des constructions neuves ne dépasse guère le taux de 1 à 2% du parc.

Ville désirable : sécurité, confort, santé, services éducatifs, services culturels, offre de loisirs

Cette triple dimension est de nature à entraîner une série de contradictions dans les priorités et renforce l'importance de la gouvernance urbaine et d'une participation citoyenne des citoyens. On admet généralement que la contribution *directe* des villes aux émissions de GES atteint ou dépasse 70%, avec deux contributions d'ampleur comparable pour les bâtiments et pour les transports. Toutefois, si on prend en compte les émissions de GES – une sorte de coût énergétique complet - liées à la construction et à la production des biens matériels ainsi qu'à la production agricole destinée aux citoyens, la contribution des villes dans le bilan européen dépasse les 90 %, ce qui justifie pleinement l'intérêt de s'intéresser au caractère durable des villes.

3/ Organisation nationale et locale

La politique nationale en matière de ville durable est largement dictée par la politique adoptée pour lutter contre le réchauffement climatique dont elle constitue une composante essentielle. Cette dernière a démarré au sommet de la Terre à Rio en 1992 et suivie par le cycle de Kyoto et bientôt Copenhague. C'est dans la foulée de Kyoto que l'Europe a posé un agenda pour la réduction des GES, avec l'ambition d'une réduction par un facteur 4 en 2050. Quand on rapproche ce niveau de l'ambition nationale (diminution des émissions de GES par 2 en 2030 et par 4 en 2050), c'est bien sur les villes qu'il convient de porter l'essentiel des efforts de la société.

Sans évoquer la pluralité des services du type éducation, culture, sports et loisirs qui sont gérés par leurs départements ministériels respectifs, la politique nationale de la ville durable en matière s'organise autour du MEEDDAT, avec le concours des deux autres départements ministériels pour les questions relatives à l'alimentation et à la santé urbaines. Les différentes dispositions du type Grenelle I et Grenelle II ponctuent les actions du gouvernement. Néanmoins, force est de reconnaître que l'action de l'état en faveur de la ville durable n'a pas débuté en 2007. Parmi les mesures les plus importantes, à mes yeux, figure le concept de PCET – plan climat – énergie territoriaux – qui délimite une position intermédiaire entre les actions individuelles – sympathiques, mais sans efficacité démontrables – et les actions nationales que chacun est prêt à approuver d'autant plus directement qu'elles ne le concernent pas. L'action des villes et, en particulier, de la ville de Nanterre, se situe dans ce contexte.

On ne sera pas surpris, s'agissant d'un ressort majeur de l'économie et de l'emploi que la politique nationale de la ville durable implique le MINEFI et le Travail. Quand on observe les agences ou guichets destinés à soutenir les actions en faveur de la ville durable, le MESR est présent, notamment au travers de l'ANR, des organismes de recherche spécialisés et des universités. Le MINEFI, quant à lui agit par la FUI et l'OSEO.

3/ Le programme Ville durable de l'ANR

L'ANR a engagé un AAP (appel à propositions) « Ville durables » qui est en train de clore sa seconde année de fonctionnement. Ce sont les villes européennes qui constituent, pour l'instant, la vocation principale de l'AAP. En 2008 et en 2009, le Comité de pilotage est amené à prendre position sur une quarantaine de projets qui se répartissent autour de quatre

volets :

- Volet 1 : « Nouveaux services, agencement des espaces et gouvernance »
- Volet 2 : « Dynamiques spatiales et mobilité » ;
- Volet 3 : « Environnement et vulnérabilités » ;
- Volet 4 : « Infrastructures, réseaux et constructions ».

Cette année, l'ANR devrait soutenir de 10 à 12 projets.

4/ Une initiative conjointe de chercheurs, d'entreprises et de collectivités territoriales : le pôle de compétitivité ADVANCITY

Le pôle de compétitivité primitivement appelé « Ville et mobilité durables » et, plus récemment, « Advancity » affiche désormais quatre domaines d'action : le bâtiment et le pôle de maisons, les déplacements et transports, la ville et, pour finir, les éco-énergies et éco-technologies liées à la ville.

- Il réunit les trois principales catégories d'entreprises compétentes dans le domaine urbain, les entreprises de la construction, les entreprises des transports et les entreprises des réseaux urbains : énergie, eau, chaleur.
- Il rassemble des universités, des écoles d'ingénieurs et de management ainsi que des organismes de recherche spécialisés (CSTB , LCPC, INRETS, INRIA
- Il rassemble enfin de nombreuses collectivités territoriales : le Conseil régional Ile de France, les CG et différentes associations de communes.
