



GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

AGIR POUR UNE VILLE DURABLE

Dans le monde actuel, la Ville est plus que jamais le creuset de la vie sociale et de l'innovation technique et culturelle. Mais elle est aussi le principal théâtre de la perte de cohésion de nos sociétés et des tensions qu'elle engendre: zoning séparant les fonctions urbaines, ségrégation sociale et spatiale, émissions de gaz à effet de serre par les transports et en particulier l'automobile, forte consommation énergétique par la régulation thermique, utilisation immodérée des espaces ruraux au détriment de la qualité des paysages naturels et de la biodiversité.

Ces questions sont au cœur des politiques de développement durable et demandent des réponses fortes, à la mesure des difficultés et blocages rencontrés, des régulations et incitations à apporter.

Au delà des normes bioclimatiques et des techniques pour les mettre en œuvre, il s'agit de penser la ville du futur dans une approche globale, allant du logement à l'infrastructure en préservant ressources naturelles et énergies urbaines. Ce sont bien des démarches innovantes et volontaires qui doivent être mises en œuvre, dépassant le cadre d'« expériences exemplaires ».

Les urbanistes, dans leur rôle de conseil aux élus, par leur expertise et leurs propositions dans la définition, la production, la gestion de l'espace urbain influencent directement ou indirectement la fabrication de la ville et l'aménagement du territoire.

Ils sont conscients de leur responsabilité et s'engagent à travailler dans le sens d'une prise en compte de l'environnement qui ne soit pas simplement un respect de l'existant mais produise aussi des améliorations significatives pour les générations futures.

Le Conseil Français des Urbanistes, en tant que structure représentative des différentes associations d'urbanistes, a souhaité apporter une contribution aux débats du « grenelle de l'environnement ».

Les propositions reprennent en partie « un projet pour une France urbaine »¹ élaboré avant les élections présidentielles, en mettant l'accent sur les moyens nécessaires et prioritaires en matière de développement durable.

¹ Document consultable sur le site web de la confédération : www.cfdu.org



Conseil Français des Urbanistes

POUR UNE VILLE ECONOMOME

(GROUPE 1 : LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES)²

L'émission de gaz liés à la régulation thermique par les bâtiments constitue une des principales causes de l'effet de serre et de la consommation énergétique. Toutes les mesures concernant la performance énergétique des bâtiments neufs comme existants seront primordiales. Les techniques existent, les outils et normes se mettent en place.

C'est pourtant avant tout par une approche globale, qui prenne en compte l'ensemble du système « ville » analysé sous l'angle de l'économie d'énergie, de ressources et d'espace, que des pas décisifs seront faits. Nous axerons notre propos sur cette dimension.

Réduire la place de la voiture dans les déplacements

La mobilité a changé fondamentalement notre rapport à l'espace et au temps. Cette liberté de déplacement a ouvert de nouveaux territoires à l'urbanisation et permis de nouveaux échanges. Dans le même temps, elle a accentué les différences entre les « mobiles » et les « assignés à résidence », elle agit comme facteur majeur de pollution atmosphérique et de consommation foncière.

Si le « droit à la mobilité » doit rester une avancée sociétale, celui-ci doit être assortie d'une maîtrise comprise des énergies et des déplacements. La voiture comme moyen de loisirs, de trajets hors domicile travail continuera à trouver une place, dans une alternative de déplacements plus diversifiés et moins polluants.

Donner une priorité effective aux transports en commun et aux modes doux

- L'usage des transports en commun plafonne à 10% dans la grande majorité des agglomérations et diminue régulièrement depuis 30 ans, malgré la congestion croissante des axes de circulation. Car les transports en commun ne sont pas devenus une alternative à l'automobile en qualité de desserte, temps de transport, et confort pour l'utilisateur. Il faut donc passer un cap qualitatif et quantitatif et ne plus masquer les insuffisances derrière de rares opérations pourtant reconnues comme très attractives (quelques dizaines de km de tramway tous les ans face à un réseau routier de centaines de milliers de km dans les seules agglomérations).
Il faut tester des solutions de transports en commun alternatifs et moins coûteux pour les petites communes (type Busway, réutilisation de site propre ferré, Trolleybus...)
Il faut inverser les priorités budgétaires de la route vers les transports en commun et développer un vaste réseau de TC en site propre sur route (TCSP), réseau interconnecté à l'échelle des régions urbaines, seule solution rapide et à moindre coût (à l'exemple de l'agglomération grenobloise avec une voie spéciale partagée sur l'A48, ou de celle de Nantes).
- Les Plans de Déplacements Urbains devraient concerner essentiellement la mise en oeuvre de modes de déplacements alternatifs à la voiture et être assortis de moyens financiers liés à ces modes.
- Le vélo reste très insuffisamment utilisé en France, à l'inverse des pays du nord de l'Europe, mais différentes initiatives de ville, l'aménagement de nombreuses pistes cyclables prouve l'évolution des mentalités. L'implantation systématique de moyens adaptés: locaux de rangement dans les immeubles, parkings sécurisés aux abords des transports en commun jusqu'aux schémas de pistes cyclables dans les documents de planification peut contribuer à faire évoluer les pratiques.

²Pour la lisibilité de notre démarche, nous avons repris les « items » proposés pour les groupes de travail constitués pour le « grenelle de l'environnement », tout en considérant que l'ensemble des points abordés participe de l'intervention pour une ville durable.



Conseil Français des Urbanistes

De même, il faut rappeler que la marche à pied peut être encouragée par les villes de proximité.

- A l'échelle territoriale, la principale action devrait consister à soutenir fortement le ferroutage (actuellement en chute forte : -20% en 5 ans et seulement 3% du tonnage de marchandise transportée en France) qui doit être modernisé, et à faire payer plus lourdement aux transports routiers la gestion des infrastructures utilisées.

Lier planification spatiale, programmation du logement et programmation des transports en commun

Réguler les phénomènes d'étalement urbain, préserver les territoires et permettre en même temps aux personnes un accès plus simple aux aménités de la ville passe par une réflexion intégrée des différentes politiques (habitat, économie, urbanisme, transports) alliant documents de planification et programmation financière. Ainsi, les Programmes Locaux de l'Habitat devraient être liés aux Plans de Déplacements Urbains et aux Plans Locaux d'Urbanisme. IL est nécessaire d'ajouter dans l'ensemble de ces documents une vraie faisabilité des opérations inscrites et de leur compatibilité sur le long terme.

Concrètement, l'urbanisation définie dans les plans d'urbanisme demeure indépendante de la politique de transports en commun malgré les discours d'intention. En pratique la majorité des nouvelles habitations, construites le plus souvent en périphérie éloignées ne sont pas desservies par un réseau de Transport en commun à proximité. Eviter que les habitants aux revenus modestes ne soient les premières victimes de la raréfaction des hydrocarbures, nécessite tout autant que l'impératif climatique, que toute nouvelle urbanisation soit obligatoirement desservie en transports en commun et que les constructions en diffus ne soient autorisées que dans les périmètres déjà urbanisés.

Donner la priorité aux véhicules propres en zone urbaine et à l'auto partage

Permettre un accès privilégié aux centres urbains aux véhicules peu polluants, peu sonores et de petite taille constitue une solution complémentaire aux TC, lesquels ne pourront jamais couvrir la totalité des besoins des citoyens. La priorité absolue aux TC sera d'autant plus acceptée que l'automobile ne sera pas totalement chassée mais adaptée. Cette priorité peut s'organiser aisément, non par des péages urbains pour tous, qui pèsent sur les plus pauvres et incitent à l'étalement urbain, mais par des taxations nettement plus favorables aux véhicules non polluants, un prix de stationnement bien moindre (compensé pour les collectivités locales par une affectation partielle de la taxe carbone).

Promouvoir une ville plus compacte et diversifiée, recueillant l'adhésion des habitants

Le problème principal de la ville durable est l'étalement urbain, facilité par les mobilités toujours renforcées. Il participe fortement à la dégradation de l'environnement en consommant espaces naturels, énergies mais également en accentuant les phénomènes de ségrégation sociale et spatiale. Plus de 1000 km² par an s'urbanisent, hors des agglomérations constituées. Réduire ces impacts nécessitent des actions beaucoup plus volontaristes que précédemment, alliant à la fois politiques publiques, partenariats privés et évolution des comportements sociétaux.



Renforcer et développer les politiques foncières , pour l'urbanisation comme pour de futurs transports en commun.

Les objectifs énoncés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain doivent pouvoir s'accompagner si nécessaire d'actions de réservation de territoires pour l'avenir.

Il faut mobiliser en priorité le foncier disponible près des centres et réseaux de transport, et dans des extensions urbaines organisées et reliées en transport en commun. Certains outils adaptés à ce but existent comme les établissements publics fonciers mais sont insuffisamment utilisés et dotés. Une réflexion globale alliant des incitations fortes doit être menée pour compléter le volet opérationnel de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain

Privilégier dans la fiscalité locale la localisation, la densité spatiale et la mixité sociale

Un travail sur la fiscalité locale doit être engagé, en particulier sur la TLE, en privilégiant les opérations favorisant les localisations proches des services, l'implantation de transports en commun, les objectifs de mixité et de densité. La défiscalisation des produits logements pour les particuliers devrait tenir compte de ces mêmes critères.

Taxer les plus values foncières issues du droit des sols et des investissements publics

L'ouverture de territoires à l'urbanisation constitue une plus value très importante pour les propriétaires fonciers. Elle incite le déclassement de zones agricoles (hors zones à valeur ajoutée type AOC), sans véritable contrepartie pour les collectivités publiques. Dans le même temps, des terrains restent bloqués en zone urbaine, dans l'attente d'un meilleur rendement foncier, renforçant la pression sur les zones rurales. La diminution souhaitable de ce type de pression passe par l'instauration d'une imposition sur la plus value de terres agricoles passant en zone urbanisable, et à l'inverse sur la conservation des terrains non bâtis en zone urbanisable existante.

De même, la collectivité publique devrait avoir un retour sur les investissements publics réalisés.

Intervenir prioritairement sur les espaces de la ville constituée et polycentrique

Le renouvellement urbain de zones déqualifiées est une opportunité pour améliorer ou créer des quartiers mixtes, alliant habitats, équipements et activités.

- Le programme de renouvellement urbain sur les grands ensembles mobilise d'importants moyens d'intervention mais devrait cependant évoluer sur l'aide et le lien entre action sociale et urbaine en donnant plus de place aux initiatives locales. Il doit être également plus interventionniste sur la qualité de l'habitat existant, favoriser un emploi et une économie locale à proximité immédiate comme facteurs essentiels de renouveau pour ces quartiers.
- Les friches urbaines en général héritage d'anciennes zones d'industries ou de grands sites d'Etat (comme fret SNCF, sites Armée...) devraient être systématiquement le lieu de démarches innovantes pour le renouvellement urbain. La dépollution est souvent nécessaire sur ces espaces et la mise en place de taxes sur les exploitants permettant d'alimenter un fonds commun de dépollution , pour procéder aux travaux serait une avancée significative.
- Certains quartiers anciens sont vieillissants et de moins en moins habités par une population non renouvelée. La réflexion sur la réhabilitation de l'existant et la mise aux normes thermiques



Conseil Français des Urbanistes

doit se doubler d'un travail sur les conditions d'accès au logement en centre ville, en liant aides à la qualité environnementale et plafonnement des loyers par exemple.

- Enfin, la majeure partie de la ville constituée se trouve aujourd'hui dans des espaces périurbains, peu denses et souvent réduits en espaces publics et services de proximité. Il convient d'intervenir sur les centralités, les espaces publics possibles, les continuités de nature à installer, pour éviter une urbanisation toujours plus lointaine sur les franges urbaines. Le renforcement des centralités périphériques doit s'accompagner également d'un travail de proximité et de liens à instaurer avec les commerces et loisirs de périphérie (qui concernent aujourd'hui plus de 50% des déplacements)

Augmenter fortement la production de logement pour les personnes aux revenus modestes

Le taux d'effort des ménages pour se loger augmente sans arrêt, rendant impossible l'accession et même la location dans certaines zones urbaines pour ceux dont les ressources sont faibles ou irrégulières. Les Programmes Locaux de l'Habitat définissent des objectifs qui ne sont souvent pas atteints, alors que les listes des personnes mal logées s'allongent. Location et accession sociale doivent faire l'objet d'une relance forte, associant Etat, collectivités territoriales et locales. Cela passe par les politiques foncières citées précédemment ainsi que pour une aide accrue à la construction sociale (aide à la pierre par opération)

Soutenir des opérations exemplaires de « quartiers durables » ou « éco-quartiers »

Que ce soit en matière d'urbanisation ou d'habitat, les opérations pilotes soutenues par l'état et les collectivités devraient proposer des réponses aux demandes de qualité de vie, tout en s'affranchissant de certaines normes existantes et en proposant des types d'habitat alternatifs à la maison individuelle. L'Etat, intervenant directement ou indirectement dans le financement de 40% des logements aurait toute possibilité de bonifier les constructions les plus durables, bien sur au titre du rendement énergétique mais aussi de l'espace total consommé, comme de la proximité des transports en commun.

Les quartiers nouveaux sont concernés mais il sera également indispensable d'avoir des opérations innovantes sur les quartiers anciens, alliant actions sur la réhabilitation de l'habitat et actions urbaines (types OPAH Développement Durable)

Recherche et innovation dans la maîtrise des “énergies urbaines”

Au delà de l'expérimentation sur certains sites particuliers et de la lutte contre l'étalement urbain, c'est l'ensemble du système ville qui doit faire l'objet d'une démarche innovante permettant de réfléchir aux énergies urbaines comme un processus complet. Les démarches "Agenda 21" ont eu l'avantage de proposer des actions et outils ponctuels pour améliorer et maîtriser mieux la qualité environnementale en zone urbaine.

Eau , air , énergie, chaleur, déchets doivent être intégrés dans une démarche systémique pour optimiser et recycler tous ces "fluides". Le rapport à l'eau par exemple doit évoluer : captation, stockage, restitution reconstitution des trames et d'espaces liés à la présence de l'eau.

Les expériences menées (ailleurs en Europe notamment) montrent qu'il y a un champ considérable d'économies d'énergies, de réduction de pollution et d'adaptation au changement climatique.



Conseil Français des Urbanistes

POUR UNE VILLE ET UN TERRITOIRE ECOSYSTEME (GROUPE 2 / PATRIMOINE NATUREL)

Ville et Nature sont intimement liées, dans un espace où les notions de campagne et de ville ne peuvent plus être définies dans des périmètres précis. Les territoires périurbains s'agrandissent de manière exponentielle, en lien avec la recherche d'un habitat à moindre coût mais aussi de celle de la ville à la campagne.

Dans le même temps 1/3 du territoire agricole se situe désormais dans les aires urbaines et diminue fortement d'année en année, sous la pression foncière, enlevant une diversité biologique importante ainsi que les principaux territoires fertiles, à proximité de l'eau et des villes dont ils dépendaient.

Préserver les espaces naturels et agricoles comme ressource rare

Définir les sols non urbanisables comme espaces stratégiques du territoire

L'équilibre des fonctions prôné par le code de l'urbanisme dans les territoires couverts par des SCOT, intègre insuffisamment les objectifs du développement durable.

Des principes simples concernant les « espaces ouverts » devraient y être intégrés. Ils établiraient la priorité donnée au renouvellement et à la densification des tissus bâtis sur l'extension urbaine. Ils détermineraient la préservation intangible et durable d'une trame continue d'espaces naturels (« corridors écologiques ») au sein des espaces urbanisables.

Complémentairement, les espaces extérieurs aux SCOT doivent être considérés comme précieux et bénéficier de protections inspirées des principes des lois LITTORAL et MONTAGNE.

Proposer une politique d'incitation à l'agriculture péri-urbaine

Le maintien d'agriculteurs et de populations rurales est la base de la pérennisation d'une agriculture dans les territoires périurbains. Elle se doit de considérer les contraintes de la cohabitation avec le monde urbain en favorisant l'évolution des cultures et pratiques (aides financières, expérimentations...). Il semble également important de reconsidérer l'autonomie alimentaire des régions dans une vision prospective et de préserver les terres fertiles pour la production locale et les circuits de distribution courts, en particulier avec les zones de maraîchages qui disparaissent très rapidement au profit de l'urbanisation.

Doubler la superficie des parcs naturels régionaux et des espaces naturels protégés

Il faut faire bénéficier de nombreux espaces fragilisés de cet outil partenarial au service d'une protection dynamique et d'un développement maîtrisé. En France, 10% des espaces naturels bénéficient d'une protection quelconque alors que les forêts occupent à elles seules 30% du territoire. Bien que dotée d'un patrimoine naturel exceptionnel, la France ne protège ainsi que 10% de son territoire au titre du réseau Natura 2000, contre 20% en Europe.



Conseil Français des Urbanistes

POUR UNE GOUVERNANCE “ÉCOLOGIQUE” (GROUPE 3 / DEMOCRATIE ECOLOGIQUE)

Une gouvernance pour les aires urbaines

La notion « d'aire urbaine » établie par l'INSEE est une référence importante pour l'urbanisme, précisant le lien entre un territoire et des populations. La France comptait 354 aires urbaines de toutes tailles en 1999, dont une cinquantaine de plus 150 000 habitants, regroupant plus de la moitié de la population française. La tendance de fond en France est à la concentration croissante de la population dans des villes qui s'étalent de plus en plus : les aires urbaines comptaient ainsi 25% de communes de plus en 1999 qu'en 1990. Des politiques de développement et d'aménagement sectorielles y prévalaient jusqu'ici avec les conséquences néfastes d'un tel fractionnement. De plus, les organismes en charge des politiques urbaines relèvent souvent de collectivités ou d'entités différentes, complexifiant encore le système de gouvernance des territoires

Les lois Voynet et Chevènement ont apporté des avancées significatives dans l'incitation des communes à regrouper leurs moyens au sein d'entités territoriales plus pertinentes par rapport à la vie des citoyens français. Il s'agit désormais de dépasser, avec pragmatisme, le principe de non tutelle entre collectivités pour instaurer une instance de gouvernement élue au suffrage direct, porteuse d'un projet politique global, de préférence au niveau de l'aire urbaine.

Des documents de planifications à des échelles territoriales adaptées

Des Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux

Les Schémas de Cohérence Territoriale, menés à des échelles intercommunales, débouchent rarement sur des documents d'urbanisme intercommunaux et les regroupements de communes, pays, ne réalisent que très peu de PLU intercommunaux. La Loi SRU a laissé aux communes la maîtrise de l'urbanisme, tout en incitant par ailleurs les regroupements intercommunaux. Il serait judicieux de passer à une autre étape, obligeant la constitution de documents réglementaires intercommunaux (à savoir des PLU intercommunaux), concrétisant les démarches et intentions d'aménagement.

Un schéma directeur d'aménagement dans chaque région

Chaque région doit se doter d'un plan d'aménagement régional, à l'échelle du véritable bassin de vie de la population, à l'instar de nos voisins européens. Ces documents, prévus dans la loi Voynet, sont trop peu mis en oeuvre et n'ont pas de caractère prescriptif. Les SCOT ne couvrent que des périmètres de proximité (7 SCOT dans la seule agglomération lyonnaise !) et de nombreux territoires en France échappent à tout plan d'aménagement du territoire ou d'urbanisme.

Mais les régions doivent être investies également d'un vrai pouvoir législatif et réglementaire, à l'instar de l'Italie, de l'Espagne ou de l'Allemagne afin de pouvoir définir plus librement des règles adaptées à leur territoire et de veiller à leur application. Si la notion de tutelle est inconcevable, celle de responsabilités beaucoup mieux imbriquées, comme en Allemagne, permettrait de ne plus laisser des trous béants dans la gestion du territoire, pilier essentiel du développement durable.



Conseil Français des Urbanistes

Un débat public à toutes les échelles d'intervention sur la ville

Les pays où l'innovation en matière de développement durable est importante sont également ceux dont la culture de débat et de participation a permis des avancées significatives dans la conscience collective et la responsabilité individuelle.

Depuis la loi de 2002 sur la démocratie de proximité, les citoyens sont invités à participer à l'élaboration des projets les concernant, qu'il s'agisse de grands projets structurants comme de projets de proximité. Cependant, si ces débats évoluent positivement, ils sont encore souvent menés en France sous des formes institutionnelles qui laissent peu de place à une véritable confrontation des points de vue.

Il faut soutenir et engager de véritables démarches de participation de la société civile aux différentes échelles d'intervention sur l'urbain : à partir de l'immeuble et l'îlot, des quartiers et en particulier ceux de la politique de la ville, mais aussi à l'échelle de la ville et de l'agglomération

Une intervention de professionnels qualifiés dans les démarches environnementales appliqués à l'urbain

La reconnaissance d'une qualification professionnelle

De par leurs fonctions, les urbanistes interviennent au croisement d'enjeux spatiaux, environnementaux, économiques et sociaux. A l'interface de ces logiques, leurs missions, leurs responsabilités ne sont pas toujours clairement identifiables. De formations diverses, les urbanistes sont moins que d'autres professions issus d'une seule discipline universitaire. Sans doute est-ce là la rançon d'un métier qui agit dans la pluridisciplinarité. Pour le maître d'ouvrage, qu'il soit commanditaire ou utilisateur de prestations d'urbanistes, l'enjeu est donc de gagner en visibilité.

La qualification professionnelle est là pour répondre à ces questions. Fondée sur l'exercice et la pratique professionnels, elle est aussi le garant du professionnalisme et de l'expérience pour les maîtres d'ouvrages. La qualification doit contribuer à clairement positionner les missions de l'urbaniste auprès des maîtres d'ouvrages et des donneurs d'ordre, en référence aux autres professions agissant sur les mêmes champs.

Au delà de ces enjeux de clarification et de visibilité des missions, se pose également la question de la responsabilité de l'urbaniste sur les espaces urbains qu'il contribue à façonner.

La qualification doit être l'instrument de toutes ces améliorations. Les acteurs professionnels, le CFDU avec le soutien de l'Etat et des collectivités locales, ont créé l'Office Professionnel de Qualification des Urbanistes pour accomplir cette tâche.

L'approfondissement et l'amplification de sa mission sont au cœur d'une prise en compte croissante des questions environnementales et des préoccupations de développement durable dans l'exercice de l'urbaniste.

Le renforcement d'un enseignement pluridisciplinaire de l'urbanisme

L'enseignement de l'urbanisme, (culturel, scientifique, technique et artistique) doit être développé en associant mieux les différentes disciplines concernées. Cela suppose de rassembler tous les potentiels d'enseignement des universités, des écoles d'ingénieurs et d'architectes pour construire ensemble, sur toute la durée de l'enseignement supérieur, cette connaissance du phénomène mondial le plus important de l'histoire de l'humanité, ainsi que les méthodes d'intervention qui permettent de faire advenir les situations urbaines durables.

Cela nécessite aussi que le ministère qui est en première ligne sur la question du devenir des territoires soit le chef de file explicite et impliqué dans cette stratégie collective de construction de savoirs et de savoir-faire adaptés associant chercheurs, enseignants, praticiens, élus et



Conseil Français des Urbanistes
représentants des usagers des villes.

La mobilité professionnelle comme formation permanente

Dans un monde soumis à de fortes et fréquentes mutations, les professionnels engagés dans l'action et la prospection doivent être mobiles. Il est nécessaire d'encourager la formation permanente, notamment sur les approches environnementales en urbanisme en mutualisant les formations (collectivités territoriales, Etat, associations de professionnels).

L'organisation des mobilités entre fonctions publique, mais aussi entre public et privé est un vaste chantier, souvent annoncé mais peu abouti.

LES PRIORITES DE L'ACTION

La ville durable doit être appréciée dans l'ensemble de ces composantes économiques, sociales et environnementales, à l'aune de la cohésion sociale et de l'économie des ressources naturelles pour l'immédiat et de la réversibilité de nos choix, pour ce qui est de la prise en compte des modes de vie des générations futures.

Les priorités pourraient s'articuler autour d'une nouvelle façon de penser la ville :

- se déplacer différemment en soutenant tous les modes de transports (urbains et interurbains) alternatifs à la voiture individuelle et aux camions
- encourager les formes urbaines compactes et économes en énergie, inscrites dans une armature de fonctions plus proches et d'espaces de nature et agricoles protégés.
- innover dans la production, la circulation et la récupération des énergies urbaines

Elles doivent s'accompagner de mesures concrètes pour agir vite : renforcement des politiques foncières, modulation des fiscalités locales et taxation des plus values, engagement financier dans les investissements en matière de transports et de recyclage d'énergie.

La gouvernance urbaine doit s'appuyer sur des échelles intercommunales qui sont à renforcer et à concrétiser dans les documents d'urbanisme, sans oublier la place des démarches ascendantes, permettant le débat avec les citoyens, renforçant la connaissance et la culture de la ville et de l'urbanisme.

Le rôle des urbanistes est primordial dans le travail d'organisation des villes et du territoire.

La consolidation et la généralisation de leur qualification professionnelle, tout comme l'évolution de leur formation, contribueront à mieux prendre en compte les impératifs d'une ville vivable pour les générations futures.