

Liberation

[Société](#) 03/11/2009 à 00h00

«La ville durable doit être sociale »

Interview

Pour l'urbaniste Francis Cuillier, les mutations des métropoles ne peuvent se borner au seul bilan carbone et à des questions techniques.

Par **SIBYLLE VINCENDON**

C'est écologique, la ville ? Oui, ça peut l'être. Mais pas comme on l'imagine. Faire de la «ville durable», ce n'est pas seulement planter des arbres. Dissection par Francis Cuillier, consultant, grand prix de l'urbanisme 2006 et président du Conseil français des urbanistes, d'une notion nouvelle et plutôt mal connue.

La ville durable, c'est «la ville à la campagne», comme disait Alphonse Allais ?

Non, bien sûr. Mais il faut quand même préciser quelques notions un peu floues. La ville, dans l'histoire, est toujours durable par définition. Le concept de ville soutenable, *sustainable* comme disent les Canadiens, est quand même plus précis. Prenons un exemple. On dit toujours que les bâtiments doivent être mieux isolés thermiquement. Au Moyen-Âge, quand les bâtiments étaient collés les uns aux autres, ils étaient mieux isolés que les pavillons actuels ! Aujourd'hui, par un abus de langage, tout le monde fait du développement durable. Il n'y a pas un promoteur qui ne fasse pas sa publicité sur la basse consommation, la qualité énergétique, etc. Or, ces aspects techniques constituent une condition nécessaire mais pas suffisante pour faire une ville durable.

La consultation internationale sur le Grand Paris demandait à dix équipes d'architectes de dessiner «la métropole de l'après-Kyoto». Les réponses ne se sont pas limitées à des techniques...

Non, évidemment. Quand, dans leurs conclusions, certaines équipes proposent de reboiser, ce n'est pas de la technique de bâtiment mais c'est un élément clé de la durabilité. Autre exemple, les transports. Toutes les équipes ont insisté sur leur importance. On sait bien que c'est l'une des plus grosses sources de production de gaz à effet de serre. Or, que se passe-t-il à la Défense ? Le gouvernement veut tripler la taille de cet énorme quartier d'affaires, desservi par des transports collectifs et des voiries déjà saturés. On va attirer encore de l'activité sur un seul point au détriment d'autres pôles de la région parisienne. Et les salariés vont affronter des trajets d'une heure et demie. Ce genre de décision renforce les clivages sociaux.

Le social fait partie du développement durable ?

Mais bien sûr. L'objectif du développement «post-Kyoto», c'est quand même que l'habitant vive mieux. L'aspect social n'est pas souvent mis en avant mais la métropole de l'après-Kyoto ne se résume pas au bilan carbone.

Vous trouvez cette approche trop étroite ?

Entendons-nous. Dans cette affaire, nous sommes dans un marché. Tout le monde a bien compris que, derrière la notion de développement durable, il y a un business. On voit que l'approche est très technique. Toutes les recettes, pratiquement, on les connaît : on sait faire du solaire, du recyclage d'eau, de déchets, de l'isolation... Les techniques sont maîtrisées - encore qu'il faille toujours être prudent et se souvenir de précédents comme l'amiante - et elles vont sans doute s'améliorer. Là dessus, je n'ai pas de crainte. Mais ce qui n'est pas maîtrisé, c'est de traiter la ville existante.

Ce traitement de l'existant n'appelle pas des réponses techniques ?

Il appelle plus que cela. Quand on veut la ville «soutenable», il faut favoriser la mixité urbaine, réduire les temps de transports, reconquérir ce qu'on appelle les «délaissés» urbains, tous ces morceaux de terrains inutilisés dans lesquels on peut construire. Mais là, ce qu'il faut, c'est un accord politique. L'exemple du Grand Paris est effrayant à cet égard. Le secrétaire d'Etat Christian Blanc fait son plan de transports de son côté, sans tenir compte des travaux issus de la consultation des architectes.

Autre exemple : quand on dit qu'il faut lutter contre l'étalement urbain, arrêter la marée pavillonnaire qui provoque des déplacements motorisés à l'infini, tout le monde est d'accord. Mais on ne l'arrêtera pas si on n'est pas capable de faire des quartiers plus denses, compacts, mais avec des conditions de vie équivalentes ou meilleures qu'en pavillon.

Politiquement, ce n'est pas simple de «vendre» aux habitants une ville plus compacte...

Comme on a offert aux gens des conditions d'habitat collectif rebutantes, le pavillon prenait toute sa valeur. Si vous leur dites qu'il ne faut pas vivre en pavillon, vous leur proposez quoi ?

Il existe des expériences de maisons groupées, de quartiers compacts à Rennes, Lille, Grenoble, qui sont de qualité...

Oui, mais ce n'est pas suffisant. Nous n'avons pas assez de logements sociaux et une partie du parc n'est plus adaptée. Le marché est tendu et plus personne ne bouge. Une ville soutenable est celle où il y a le plus de mouvement possible et où le lieu de résidence n'est pas contraint. Le rapport entre le schéma de transport et l'urbanisation est essentiel. On est dans un monde où l'on dispose de tous les réseaux qu'on veut et on n'arrive pas à traiter le mal vivre. C'est un problème de consensus politique. Nous n'avons même pas réussi à créer des plans locaux d'urbanisme intercommunaux. La frontière des aménagements passe des deux côtés d'une rue !

Pourtant, des villes innovent, avec les vélos en libre-service, l'autopartage et, bientôt, les voitures électriques...

Le problème, c'est qu'il faut arriver à une combinatoire de toutes ces choses qui peuvent paraître marginales individuellement mais qui prennent sens ensemble. Mais surtout, il faut intégrer la notion de temps, se méfier des solutions trop rapides. Avec la ville, on est quand même sur des cycles longs.

Photos Dominique Delaunay