

/ Faisons de l'urbanisation durable l'affaire de tous !

La Conférence Habitat III constituera une opportunité majeure pour co-construire des orientations stratégiques dans près de 200 pays. Il y a des verrous à débloquent, de partis pris à dépasser, de nouveaux cadres de référence à inventer.

Dans l'esprit de nombreux acteurs, un « agenda urbain mondial » fait encore trop souvent référence aux institutions internationales, aux interventions des experts et des autorités pour la définition des politiques publiques et de leurs cadres stratégiques. En réalité, les écosystèmes d'acteurs urbains sont devenus d'une incroyable complexité, avec des superpositions de statuts, de feuilles de route, de cultures, de temporalités, d'échelles d'action extrêmement diversifiées, qu'il est urgent de (ré)concilier.

COOPÉRATION ET DÉCLOISONNEMENT

Face aux enjeux climatiques, sanitaires, sociaux mais aussi politiques auxquels sont confrontées les villes partout dans le monde, plus aucun acteur ne dispose seul de toute la légitimité et de toutes les compétences nécessaires pour trouver des solutions et agir. Ni les entreprises, ni les collectivités, ni les Nations (même Unies), ni les ONG ne sont en mesure de résoudre seules la grande équation de l'urbanisation mondiale (accès aux services essentiels, réduction des inégalités, santé publique, résilience face aux risques de toutes natures, etc.). Les solutions n'existent qu'aux interfaces, stimulées par des pratiques collaboratives et des partenariats innovants, capables de dépasser les dogmatismes persistants qui ne tendent qu'à exclure et opposer, là où il faudrait inclure et associer. Le premier défi pour Habitat III (comme d'ailleurs pour d'autres grands rendez-vous de l'agenda international) est donc de poser la question de la coopération entre tous les acteurs de la fabrique urbaine et

des schémas de gouvernance locale capables de laisser à chacun la place qui lui revient. L'enjeu clé est ici celui de la participation, de la médiation, de la concertation à toutes les échelles d'action. Au-delà du diagnostic et de l'identification des problèmes, nous devons nous donner les moyens de faire appel à la créativité de tous les acteurs afin que chacun puisse s'approprier l'agenda urbain. C'est à un formidable exercice collectif d'élucidation et de résolution de défis que nous devons nous prêter.

HABITAT DURABLE ET « INTELLIGENCES LOCALES »

Un chiffre donne la mesure de la tâche à accomplir : 60 % de l'environnement bâti nécessaire pour accueillir la population urbaine mondiale d'ici à 2050 n'existe pas encore. Quelles idées, quelles techniques constructives, quels schémas d'organisation, quelles ressources, quels modèles économiques, quels processus nous faudra-t-il utiliser ?

Le sujet de l'habitat est étroitement lié à tous les aspects de l'urbanisation durable : usage efficace des ressources, adaptation au changement climatique, maintien d'une identité culturelle, équité du développement, accueil des migrants... À quoi l'habitat de demain devra-t-il ressembler pour apporter des solutions ? Un temps oublié, le bâti vernaculaire (c'est-à-dire caractéristique d'un territoire) fait l'objet d'un regain d'intérêt, en lien avec des démarches d'urbanisme durable et de valorisation du patrimoine local. Les architectures vernaculaires du Sud sont riches d'enseignements sur l'adaptation naturelle au climat, beaucoup de savoir-faire ont été développés et

perfectionnés au cours des siècles grâce à une compréhension fine des territoires, de leurs ressources, de leurs limites. D'ici à 2050, 95 % de la croissance démographique urbaine sera absorbée par les villes des pays en développement, dont les populations devraient doubler entre 2000 et 2030. Acceptons l'idée qu'au-delà des technologies des pays industrialisés et du fantasme de la « ville intelligente », de nombreuses solutions en matière d'habitat durable (et d'urbanisation durable) viendront des villes et territoires du Sud. Là émerge déjà une nouvelle scène d'architectes, d'urbanistes, d'élus, d'entrepreneurs sociaux qui inventent au quotidien de nouvelles façons de collaborer, de concevoir, de construire l'espace urbain.

PERFORMANCE ET ATTRACTIVITÉ

Dans les années à venir, la course à l'attractivité sera toujours plus importante, entre villes et territoires du monde. Mais sur la base de quels critères comparer leurs performances ? Dans la droite ligne des recherches menées depuis plus de vingt ans pour envisager des indicateurs alternatifs au PIB capables d'évaluer de façon plus globale la performance des États en intégrant les dimensions relatives au bien-être objectif et subjectif, les villes ont elles aussi besoin de nouveaux cadres de mesure. Pas seulement pour attirer des hommes, des richesses et des savoirs, mais aussi pour mieux se connaître elles-mêmes et disposer de tableaux de bord capables de guider leur amélioration continue.

Habitat III devra aborder ce sujet de la mesure de la performance des ■■■

... villes, avec en arrière-plan le sujet délicat de l'information et de l'accès aux données pour mieux comprendre le fonctionnement des écosystèmes urbains. Nous avons besoin de cadre unifiés et d'indicateurs communs, co-construits et acceptés par tous. En France, le mouvement pour une économie positive réfléchit actuellement à la définition de nouveaux indicateurs qui permettraient de mieux mesurer

la positivité des villes, à la lumière d'un critère clé : la prise en compte effective de l'intérêt des générations futures.

Placer l'intérêt prioritaire des générations futures au cœur du prochain agenda urbain mondial serait un signal fort et un geste politique historique. Ce ne sont là que quelques-uns des multiples enjeux et défis que la conférence Habitat III devra permettre

sinon de traiter, du moins d'aborder en profondeur. Au-delà des débats techniques, elle devrait faire émerger des thèmes fédérateurs et des causes collectives incontestables, capables de réunir tous les acteurs de l'urbanisation durable et de transcender les différences de contextes et de cultures pour créer une communauté de destin, socle essentiel de toutes les coopérations à venir. / **Cédric Baecher**

/ Planifier l'accessibilité urbaine pour tous

En 2013, le Rapport mondial des Nations Unies sur les établissements humains¹ s'est intéressé aux enjeux de transport et de mobilité urbaine en soulignant que la finalité est de garantir à tous l'accès aux activités, aux biens et aux services.

Ce rapport s'avère particulièrement utile pour réaffirmer le premier pilier de la méthodologie ASI (*Avoid-Shift-Improve*)² qui s'est imposée depuis quelques années comme la grille de lecture des enjeux de transport au sein des organisations internationales. La politique de mobilité soutenable est ainsi définie suivant un ordre de priorité : éviter la croissance du nombre de kilomètres parcourus en véhicule motorisé, favoriser le report modal vers le transport collectif et les modes actifs et, enfin, améliorer l'efficacité énergétique des déplacements. Dans le cadre du Programme pour les politiques de transport en Afrique³, cette méthodologie a été enrichie pour répondre aux problématiques des villes du continent. L'approche EASI ajoute la dimension « *Enable* » qui encourage le développement d'une gouvernance adaptée, la mise en place de sources de financement pérennes et le renforcement des capacités.

Depuis la conférence Habitat II, on peut constater les différences de trajectoire entre les métropoles des économies émergentes et celles des pays les moins avancés. Les premières font face à une accélération du taux de motorisation des ménages et développent des alternatives en termes de transport collectif, les secondes connaissent un développement urbain spontané où le transport artisanal joue un rôle majeur.

BEIJING ET BOGOTA, DEUX EXEMPLES EMBLÉMATIQUES

Beijing, bonne élève de la politique industrielle chinoise promouvant depuis le milieu des années 1990 la construction automobile, est devenue le symbole des limites de la motorisation rapide. Le parc automobile est passé de

1,8 à 5 millions de véhicules de 2005 à 2013 et a engendré une congestion chronique qui rallonge considérablement les temps de parcours. Par ailleurs, ses vingt millions d'habitants subissent une pollution atmosphérique qui a rendu la ville « *quasi inhabitable pour les êtres humains* », selon un rapport publié en 2014⁴. La circulation représente un quart des émissions de particules fines et plus de la moitié des émissions de monoxyde d'azote. Après avoir développé le deuxième plus grand réseau de métro au monde (527 km, 9 millions de voyages par jour), les autorités chinoises tentent de trouver des réponses en limitant l'accès à la propriété automobile depuis 2011 et en mettant en place des mesures de restriction de la circulation, notamment pour les véhicules les plus polluants, etc. Toutefois, la trajectoire est très difficile à corriger dans une ville qui s'est développée sur un schéma radioconcentrique.

Bogota est une référence internationale en raison du développement de son système de Bus Rapid Transit (BRT). Le Transmilenio a apporté une réponse crédible aux besoins de mobilité dans la capitale colombienne qui compte plus de 9 millions d'habitants. Du fait de leur faible coût d'investissement, de la rapidité de leur mise en œuvre et de la flexibilité du service, les BRT se sont largement répandus à travers le monde et transportent à présent plus de 30 millions de passagers dans 190 villes sur tous les continents⁵. Toutefois, le Transmilenio de Bogota, avec un réseau de 113 km d'infrastructures et plus de 2,2 millions de passagers par jour, est victime de son succès et connaît une forte saturation. Les conditions de déplacement sont très pénibles pour les usagers et beaucoup se tournent vers les deux-roues motorisés : le nombre de motos a été multiplié par dix en dix ans

La construction d'infrastructures n'est pas la solution à tous les problèmes