

Note — 6 juillet 2020

La ville bas-carbone pour tous est-elle (encore) possible ?

par Chloë Voisin-Bormuth, directrice de la recherche, La Fabrique de la Cité

Comment réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique ? Le défi qui se pose aux villes exige de prendre des mesures fortes et ambitieuses dans les domaines de l'habitat, des transports, de la mobilité, de la production d'énergie ou encore de la gestion des déchets. Ces mesures auront des conséquences très concrètes en termes de modes de vie – sans toutefois toucher tous les habitants avec la même intensité. La ville post-carbone sera-t-elle inclusive ? Pourra-t-elle advenir si elle ignore le défi de justice spatiale qu'elle soulève ? Il devient évident que pour être couronnée de succès, cette transition ne pourra faire l'économie d'impliquer tous les citoyens et de créer un mouvement d'adhésion des entreprises et des habitants. Pour mieux cerner cet enjeu crucial, l'Université de la Ville de Demain a invité Cyril Roger-Lacan, Conseiller d'État et ancien Président-fondateur de Tilia, Patrick Braouezec, Président de Plaine Commune et Thierry Pech, Co-président de la Convention Citoyenne pour le Climat

Pour parvenir à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique, les villes doivent mettre en œuvre des mesures fortes et ambitieuses dans les domaines de l'habitat, des transports, de la mobilité, de la production d'énergie et de la gestion des déchets, pouvant mener à changer radicalement les modes de vie urbains. Ce défi soulève plusieurs questions : celle des voies à emprunter, celle des technologies à mobiliser, celle des indicateurs à choisir pour évaluer la réduction des gaz à effet de serre mais aussi celle, bien souvent oubliée, de la justice spatiale. La ville post-carbone sera-t-elle inclusive ? Pour être couronnée de succès, cette transition ne pourra faire l'économie d'impliquer tous les citoyens et de créer un mouvement d'adhésion des entreprises et des habitants.

L'université de la Ville de Demain a invité Cyril Roger-Lacan, Conseiller d'État et ancien Président-fondateur de Tilia, Patrick Braouezec, Président de Plaine Commune et Thierry Pech, Co-président de la Convention Citoyenne pour le Climat pour aborder cette question cruciale : la ville bas carbone pour tous est-elle (encore) possible ?

Cécile Maisonneuve (Présidente de la Fabrique de la Cité) : Qu'est-ce que votre expérience au sein de Tilia et les projets que vous avez pu mener en Allemagne et en Autriche peuvent nous apprendre sur la nécessité d'articuler la transition énergétique avec la transition écologique ?

Cyril Roger-Lacan (Conseiller d'État, ancien Président-fondateur de Tilia) : Le terrain m'a montré que pour véritablement faire évoluer le bilan carbone des villes, les projets ne peuvent être seulement de nature technique. Les projets qui y sont parvenus sont ceux qui ont exigé un engagement collectif très fort qui va au-delà des seules

parties prenantes du projet – ce qui a été vecteur d'inclusion sociale ; ils ont par ailleurs réussi à lier les différentes dimensions de la transition énergétique (la production et les usages de l'énergie, l'urbanisme et les transports, etc.) ; ils sont enfin parvenus à articuler la transition énergétique et la transition écologique en provoquant des changements de modes de vie.

Le premier levier qui transforme le bilan carbone des villes aujourd'hui est la chaleur renouvelable, à laquelle s'intègrent progressivement le froid et la climatisation pour lesquels la demande mondiale est en plein essor. S'agissant du rafraîchissement, répondre à cette demande par des climatiseurs individuels nous conduit directement au désastre climatique. La chaleur représente 50% de l'énergie consommée (contre 23% pour l'électricité) et constitue le débouché énergétique naturel des intrants locaux que sont par exemple les déchets urbains, les déchets agricoles en périphérie, la géothermie ou les différentes sources de chaleur fatale. Le modèle de développement de ces projets s'est inversé en 20 ans. On est passé de systèmes fermés et centralisés, dans lesquels on raccordait des usagers captifs à une grosse chaufferie alimentée par des énergies fossiles, à des système ouverts, décentralisés, qui se construisent par modules successifs. Chacun de ces modules est d'abord un incrément de demande que l'on satisfait par de nouvelles sources d'énergie renouvelable au fur et, à mesure que le système se développe et se complexifie, par des échanges énergétiques et de la chaleur fatale. C'est le cas notamment du réseau de Saclay mais aussi de réseaux plus anciens dans des villes que l'on interconnecte et dont on fait évoluer le mix énergétique. Les réseaux de chaleur de Copenhague ou de Stockholm sont par exemple de grands systèmes complexes qui se développent par une concertation permanente, appuyée sur la maturité coopérative que l'on trouve dans ces pays du nord de l'Europe, où la boussole écologique est partagée par tout le monde. À travers ces nouveaux systèmes urbains et

dans une conscience écologique partagée, il se forge un sentiment de construire ensemble de nouveaux biens publics. Un lien se crée entre transition et inclusion.

Le second levier qui transforme le bilan carbone des villes est celui des transports. Les projets de transports collectifs, comme le tram, ou les projets de transport individuel alternatif comme le vélo en ville sont d'abord des projets d'urbanisme. Mais quand on détruit une autoroute urbaine pour la remplacer par un tramway, on recrée des espaces publics, on revitalise un cadre de vie, on densifie l'habitat et bien souvent on crée les conditions économiques pour développer un réseau de chaleur renouvelable de sorte que dans ces projets, la mobilité et l'énergie entrent en résonance. Le temps où les infrastructures de réseau étaient plaquées sur le tissu urbain est révolu. Désormais, ils se conçoivent ensemble, dans un engagement collectif, ce qui produit de l'inclusion sociale.

On peut aller plus loin et associer à cette notion de « projets inclusifs » de transition énergétique une seconde idée, qui est celle des villes perçues et développées comme « communautés sensibles ». Je suis persuadé que la transition écologique ne peut pas être réduite à la question du carbone et qu'elle a partie liée à une mutation beaucoup plus profonde de notre façon de vivre. Habiter des villes comme Berlin ou Vienne, qui ont de très bons indicateurs écologiques et de très bons indicateurs de qualité de vie, notamment, m'a convaincu de la convergence possible du vivant (la vie biologique et la biodiversité) et du vécu (la façon dont nous nous sentons vivre ensemble). Cette idée est empruntée à George Canguilhem dans ses études d'histoire et de philosophie des sciences. Pour réconcilier les deux dimensions du

vivant et du vécu, il est nécessaire de penser nos villes comme ce que j'appelle des communautés sensibles.

Dans chaque ville européenne, le premier milieu vivant est l'eau (les fleuves ou les lacs autour desquelles elles sont construites). Certaines villes ont été visionnaires et ont cessé depuis plus d'un siècle de traiter les eaux comme un égout à ciel ouvert. Alors même que l'on n'a jamais cessé de se baigner dans le Danube, la ville de Vienne, sous l'influence d'un précurseur de l'écologie radicale, prônant la reconquête du corps et de la nature pour tous, a décidé en 1912 de municipaliser des terrains d'une île du Danube pour y construire un ensemble de bâtiments et d'immenses piscines en plein air, tout en veillant scrupuleusement au maintien d'un milieu vivant assez riche et sauvage et à la qualité de l'eau et du milieu aquatique végétal. Aujourd'hui, les bains publics de Gänsehäufel sont les plus grands d'Europe et mêlent dans une ambiance essentiellement populaire tous les milieux sociaux et générations¹. Ils se situent à sept stations de métro du centre-ville. De la même manière, le canal du Danube, coincé entre le métro et une voie rapide, où se déversent pas mal d'eaux usées, est devenu, par une politique consciente de l'importance de ce milieu, un lieu très vivant et un milieu naturel très riche, pour les oiseaux notamment. Après de nombreux débats entre socio-démocrates et écologistes sur l'installation de commerces le long du canal, il a été laissé à l'état semi sauvage et a été décrété « *Konsumfreizone* », c'est-à-dire zone sans commerces. Cette friche poétique permet de rassembler elle aussi toutes les générations et toutes les classes sociales. On observe la même chose avec les lacs

¹ Pour aller plus loin sur ce sujet et sur Vienne, deux publications de la Fabrique de la Cité « L'espace public, clef du bien-vivre ensemble ? » (<https://www.lafabriquedelacite.com/publications/les-espaces-publics-clef-du-bien-vivre-ensemble/>) et le point de vue d'experts de Cyril Roger-Lacan « La ville post-carbone sera-t-elle inclusive ? »

(<https://www.lafabriquedelacite.com/publications/la-ville-post-carbone-sera-t-elle-inclusive-le-point-de-vue-de-cyril-roger-lacan/>)



Figure 1: l'île de Gänsehäufel, haut lieu de sociabilité viennoise

berlinois : ce sont des aquifères très complexes et très peu profonds pour lesquels la municipalité mène une politique ambitieuse d'entretien de la qualité de l'eau afin de les maintenir comme bains publics partagés dans un milieu naturel.

On peut relier de deux manières ces deux idées principales que sont, d'un côté, celle des projets collectifs de transition urbaine générateurs d'engagement et d'inclusion et, de l'autre, celle des communautés sensibles où le vivant et le vécu se rejoignent d'une façon que tout le monde peut partager dans l'espace public.

D'abord, cette façon de restaurer en ville la place du vivant de façon à ce qu'il puisse être vécu par tous est un travail politique au sens plein du terme, porté par une myriade de petits forums locaux et par une démocratie municipale consciente de ce qu'elle fait et soucieuse de faire partager cette conscience collective. Cette politique est parfois relayée par des entreprises publiques municipales : dans une Europe qui va de Milan à Stockholm, on retrouve le rôle clé des entreprises communales qui se sont profondément transformées ces dernières années et sont devenues le pivot de ces transitions.

Ensuite, la question du temps est fondamentale. Longtemps, en France, les projets d'urbanisme ont fait table rase de ce qui les précédait, et on sait avec quelle violence ce type de projets continue à être mené ailleurs dans le monde, par exemple en Chine. Au contraire, à Vienne ou Berlin, des villes ayant été plusieurs fois réduites en cendres, il existe l'idée selon laquelle ce que le temps a patiné, ce que les hommes ont habité, ce que la nature a accommodé à sa façon a en soi une valeur affective et esthétique et constitue pour cette raison une source de vivre ensemble harmonieux et poétique. D'anciens hangars, voies ferrées, gazomètres sont transformés en lieux de vie conviviaux où la nature a sa place. Le fait de garder dans le projet de la gare du Nord à Vienne (Nordbahnhof, 2017) une part de l'ancien bâti, sans qu'il soit classé monument historique, traduit un changement de regard sur ce qui a été, une capacité à vivre différemment, à inventer de nouvelles formes sans détruire ce qui existe et à mélanger les temps ; cette écoute mémorielle dans l'urbanisme est une composante de cet humanisme qui nous apprend à vivre ensemble autrement dans ces villes.

CM : La population de Plaine Commune se caractérise par une proportion importante de ménages fragiles qui sont touchés par des situations de précarité multiples (emploi, logement etc.). Plaine Commune est aussi connue pour ses efforts en faveur de l'intégration sociale, pour la lutte qu'elle mène contre les inégalités et son engagement en faveur de la ville bas-carbone. Comment se concrétise cette ambition sur le territoire ?

Patrick Braouezec (Président de Plaine Commune) : Pour nous, sept conditions doivent être réunies pour arriver à construire la ville bas-carbone pour tous :

- 1. Le « 6P » : un « projet partenarial public privé population planète ».** La ville de demain ne sera résiliente et bas-carbone qu'à condition de faire converger les intérêts de tous les acteurs de la ville autour d'un bien commun : la planète.
- 2. Pour toute nouvelle construction d'un projet urbain, d'un bâtiment public ou privé ou d'un espace public, il est nécessaire de s'appuyer sur six expertises, six valeurs d'usage, différentes mais complémentaires : celle de l'élu qui porte une vision politique de la ville, celle du technicien (architecte, ingénieur ...), celle de l'usager-citoyen, celle de celui ou celle qui aura la responsabilité de la gestion ou de l'entretien, celle de l'universitaire fort d'autres expériences dans d'autres lieux et enfin celle de l'artiste qui apporte la dimension sensible dans la construction de la ville.**
- 3. La « polycentralité » dans les métropoles est nécessaire pour relever le défi de la ville bas-carbone pour tous. Elle s'appuie sur des circuits courts, des services publics de proximité, une économie circulaire, sociale et solidaire. Il faut**

remettre de la ville positive dans la métropolisation, parler de la question de la démesure et du grand face à la dimension humaine et palpable, retrouver une démocratie de proximité.

- 4. La croissance non maîtrisée de métropoles de plus en plus inhumaines n'est ni souhaitable ni inéluctable. Cette croissance est-elle maîtrisable ?** La question doit se poser maintenant.
- 5. L'idée de la mobilité vue uniquement comme facteur d'émancipation doit être remise en question.** Le droit à la ville et le droit à la centralité doivent permettre de revendiquer le droit à une mobilité consentie et voulue face à la mobilité contrainte que nous subissons le plus souvent.
- 6. Il est nécessaire de penser global et d'agir localement.** La coopération internationale est importante pour échanger de bonnes pratiques, c'est à quoi travaille le réseau Cités et Gouvernements Locaux Unis (UCLG).
- 7. Le numérique comme outil au service d'une nouvelle planification territoriale et comme enjeu de justice sociale.**

Plaine Commune a essayé de prendre en considération ces différents éléments, en enrichissant sa réflexion sur ce que signifie concrètement le « pour tous ». Elle est passée du « plus commun » (redonner une dynamique au territoire) au « mieux commun » (viser la qualité) pour arriver au « bien commun ». De 2014 à 2020, s'est développée l'idée du bien commun : bien-être, bien vivre, bien savoir... Le PLUi voté en février a donné lieu à différents débats. L'idée principale était qu'après avoir aménagé le territoire, il fallait le ménager avec une croissance maîtrisée, équitable. Le territoire est particulièrement populaire, avec des populations en grande précarité et

des primo-arrivants. À Plaine Commune, le « pour tous » prend tout son sens : comment ne pas exclure de cette dynamique les plus fragiles, les plus vulnérables aux changements induits par le dérèglement climatique ? Comment rendre cette dynamique acceptable pour tous et acceptée de tous ? La ville bas-carbone doit être celle de tous.

CM : Vous êtes co-président de la Convention Citoyenne pour le Climat. Le mandat qui lui a été confié est de proposer des mesures contre le réchauffement climatique « dans un esprit de justice sociale ». Que peut nous apprendre l'expérience de la Convention Citoyenne pour le Climat sur les méthodes possibles pour associer les citoyens à la construction de la ville bas-carbone pour tous ?

Thierry Pech (Co-président – Convention Citoyenne pour le Climat) : Il est tout d'abord nécessaire d'affirmer que la question de l'inclusion sociale est inséparable de la question de l'inclusion civique. Il ne suffit pas qu'une décision collective soit juste pour qu'elle soit facilement acceptée et rapidement développée, il faut aussi associer au maximum les citoyens à la construction des décisions et pas seulement à leur acceptation. En ce sens, l'échelle de la ville est peut-être plus pertinente encore que l'échelle nationale pour développer ce que l'on appelait autrefois la liberté positive ou liberté des Anciens par opposition à la liberté négative des Modernes.

Même si la démocratie délibérative existe à l'échelle locale, il est possible de l'approfondir. Les nombreuses expériences existantes sont trop souvent des expériences de consultation. La Convention Citoyenne pour le Climat présente la particularité de réunir les gens pour délibérer ensemble : cette méthode pourrait être reproduite au niveau local, peut-être même de façon encore plus efficace. Un pari a été fait : si on réunit un panel de citoyens représentatif de

la diversité de la société elle-même (en termes de diplômes, de catégorie socioprofessionnelle, de rapports hommes-femmes, etc.) aux niveaux local et national et si, après s'être informés, avoir échangé et objecté, ces citoyens arrivent à dessiner un chemin commun qui leur convient, alors ce consensus a de fortes chances de rencontrer l'adhésion de leurs concitoyens. Le diagnostic du changement climatique et de la nécessité d'agir fait consensus mais les méthodes d'action pour lutter, mitiger ou s'adapter ne le font pas. Ce que montre la crise des gilets jaunes contre la taxe carbone et des bonnets rouges contre l'écotaxe, c'est qu'il est souvent plus facile de demander aux autres de faire des efforts. Construire le sentiment d'une responsabilité collective sur ces sujets n'est donc pas une idée si simple. C'est pourquoi ces objets de démocratie délibérative sont si importants. Les institutions de la démocratie représentative, loin d'être devenues inutiles, ne suffisent toutefois plus à construire un consensus autour de défis de si grande ampleur. Trois points sont à retenir de la Convention Citoyenne pour le Climat :

1. **Le rapport compliqué aux sciences et aux experts dans une période de fracturation de l'espace public, de rumeurs et de « fake news » :** comment le savoir scientifique et les connaissances allaient-ils être appréhendés par les citoyens composant la Convention citoyenne ? Comment faire pour que le savoir soit accueilli dans ces enceintes de façon constructive et non polémique ? Ces deux questions furent décisives au moment de constituer la Convention Citoyenne. L'expérience a montré que deux conditions sont à réunir. D'abord, la posture des experts : s'ils se présentent comme détenteurs de la vérité, leur discours est moins suivi, mais s'ils se présentent comme des professionnels de la recherche et expriment leur part de doute, ils sont

écoutés. Le GIEC en est un autre bon exemple. La deuxième condition est qu'ils se présentent comme étant au service de la société et comme les conseillers de la cité. Les experts qui sont venus en ayant cette attitude ont été mieux écoutés que d'autres qui venaient professer. Cela nous a inspiré une innovation méthodologique : nous avons pu choisir avec les citoyens les experts dont on avait pu constater qu'ils adoptaient cette attitude lors de leurs auditions et leur proposer d'entrer dans un cabinet des conseillers des citoyens de la Convention. Les ministres et les décideurs locaux ont des conseillers, pourquoi les citoyens de la démocratie délibérative n'en auraient-ils pas ? Nous avons construit ce groupe d'appui en veillant à ce que le lien de confiance repose sur un mandat clair des décideurs que sont les citoyens et des scientifiques réunis. Nous avons également développé un réseau de *fact-checking* extrêmement efficace.

2. La prise en compte de l'objectif de justice sociale faisait partie du mandat que le Premier Ministre lui avait confié, à savoir faire au gouvernement des propositions de nature à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40% d'ici 2030, et ce dans « un esprit de justice sociale ». Il faut se souvenir que la Convention Citoyenne pour le Climat a été créée dans un contexte bien particulier, celui de la sortie du mouvement des gilets jaunes qui a opposé la fin du mois à la fin du monde et d'une prise de conscience que les décisions prises pour lutter contre le changement climatique ont des conséquences concrètes très différentes selon les individus. La taxe carbone, par exemple, a des

effets redistributifs régressifs. Qu'est-ce qui est juste en matière de lutte contre le changement climatique ? Qu'est-ce qui ne l'est pas ? Comment intégrer dans les délibérations un critère d'équité ? comment compenser pour les plus modestes les efforts requis par la transition climatique, qui sont considérables et vont affecter les grandes préférences collectives en matière de mobilité, de logement, de chauffage, etc. ? Ces questions furent au cœur des débats, comme le furent aussi celles sur le caractère coercitif des mesures à prendre. Faut-il passer par la réglementation, la coercition, l'interdiction ou, au contraire, par des formes d'incitation pour respecter la liberté des gens et être moins intrusif et plus juste ?

3. **La nécessité d'avoir une vision positive de l'avenir pour créer un effet d'entraînement.** La grande faiblesse des débats est qu'ils sont développés à l'ombre de la peur, des catastrophes. Nous sommes bien entendu en train de rentrer dans un âge des catastrophes. Les statistiques sur les catastrophes naturelles, les ouragans ou les zoonoses sur 20 ou 30 ans montrent que l'on entre dans un régime d'instabilité chronique. Toutefois la politique ne se fait pas uniquement avec de la peur. Il est primordial d'avoir aussi une vision positive de l'avenir. Sans la perspective d'un monde bas-carbone meilleur, plus juste, plus sain, plus sûr, comment demander autant d'efforts à tous nos concitoyens ? C'est pourquoi, la première étape de la Convention Citoyenne a été de créer cette boussole commune et cette vision partagée donnant envie de penser l'avenir en répondant aux questions suivantes : « comment sera le monde

en 2050 ? » et « quelle est notre idée du zéro-émission nette ? ». Le débat sur la transition écologique se concentre trop sur la résilience, qui est naturellement très importante car il est nécessaire de pouvoir faire face à des épreuves majeures. Mais n'abandonnons pas l'idée de progrès et sa capacité à se conjuguer étroitement à une politique climatique responsable.

CM : Ce qui est frappant dans vos trois propos, ce sont les échelles d'action et l'inclusion sociale. Comment faire entrer dans ce paysage la notion d'inclusion territoriale ? Ne faut-il pas faire de la géographie ?

PB : Le bon périmètre pour faire un territoire est une question très importante. Plaine Commune a la volonté de s'appuyer sur un bassin de vie, un bassin d'envie. On s'est aperçu que ce bassin de vie répondait à l'ensemble des fonctions humaines que l'on doit essayer de promouvoir pour notre population. Il faut sortir du communal/local dans lequel on ne se préoccupe pas des autres mais aussi sortir de la métropole où la proximité est compliquée. La question polycentrique est au cœur de ces enjeux. Cela permet de faire en sorte qu'à l'échelle du déplacement humain non motorisé, on puisse trouver l'ensemble des fonctions humaines. Aller ailleurs doit être un choix et non une contrainte. Par ailleurs, l'aménagement numérique du territoire doit être développé. Tous les territoires méritent un aménagement digne de ce nom, ne serait-ce que pour penser autrement le travail et construire un lien plus étroit entre les métropoles et le monde rural.

CRL : Le territoire n'est pas une mode, par rapport à la transition énergétique. Pour faire vraiment changer les choses en matière d'énergie, il faut agir simultanément sur la production, les réseaux et les usages. Au niveau national, c'est le cas, mais c'est à l'échelle très locale qu'on met l'ensemble de

ces paramètres en synergie. C'est le paradoxe de la fin du monde et de la fin du mois. La création de valeur collective réside dans la capacité à articuler ces éléments de manière concrète. En France, dans les échelons territoriaux méconnus mais traditionnels comme les syndicats intercommunaux d'énergie, il y a eu une action convaincante et spectaculaire. Un autre point, sur le versant plus sensible, est à noter. Dès lors qu'on agit à l'échelle territoriale, on peut relier un certain nombre de ces enjeux à des expériences de vie partagée, à des émotions, et c'est ce dont on a besoin pour progresser.

CM : Dans la Convention Citoyenne, les inégalités territoriales sont-elles abordées ?

TP : La Convention s'est structurée autour de cinq groupes de travail, dont un était consacré à la thématique « se déplacer ». Quand il s'agit de mobilité, les questions territoriales sont immédiatement présentes. Elles ont été au cœur des débats. Dans la construction même des panels, on a intégré le souci territorial. Différents indicateurs ont été utilisés pour déterminer le type de territoire d'où venaient les citoyens, afin d'avoir un panel représentatif. Pour reproduire la Convention à l'échelle locale, par exemple à celle d'une ville ou d'une intercommunalité, il faut intégrer la dimension « quartier » dans la construction d'un panel. Ces panels doivent être une représentation fidèle des espaces qui composent la commune ou l'intercommunalité.

CM : Jusqu'à quel point peut-on intégrer la méthode de la Convention Citoyenne dans des projets urbains ? Comment dépasse-t-on la concertation pour aller vers autre chose, comme la co-construction ? Cela a-t-il été fait, et cela a-t-il fonctionné (ou pas) ?

PB : Plaine Commune l'a mis en pratique. Pour la construction du stade par exemple, l'ensemble des acteurs est venu. C'était un bel exemple de démocratie participative – la délibération appartient au conseil municipal. Sur un autre projet, à Saint-Denis, on a demandé aux citoyens ce dont ils avaient besoin dans cet espace. On a travaillé sur un espace de jeux pour les enfants, qu'on a dessiné avec eux, avant de le réaliser. Un problème récurrent, en revanche, est l'assujettissement au phénomène NIMBY (*Not In My Back Yard*) : on propose des choses mais on ne les veut pas chez nous. Par ailleurs, on a besoin de faire converger vers un intérêt commun l'ensemble des parties prenantes. Le secteur privé doit complètement être intégré à cette réflexion et responsabilisé aux enjeux.

À propos de l'Université de la Ville de Demain

La Fondation Palladio a décidé de s'associer avec La Fabrique de la Cité pour créer l'Université de la Ville de Demain. Initiative nouvelle et unique, coorganisée par ces deux organismes d'intérêt général, l'UVD est le rendez-vous annuel des décideurs* publics et privés, nationaux et internationaux, dédié aux grands enjeux urbains. Elle offre un mode inédit de collaboration et de coproduction à ceux qui gouvernent, conçoivent, financent et construisent les villes, ceux qui en parlent et ceux qui les vivent. C'est dans les villes, où vit déjà la plus grande partie de la population mondiale, que s'expriment le plus manifestement les opportunités et les tensions propres aux grandes transitions de ce siècle : démographique, numérique, sociale et environnementale. C'est aussi dans les villes que se préparent les réponses à ces nouveaux défis planétaires. En rassemblant des décideurs économiques et politiques, des chercheurs-experts, des représentants de la société civile et des médias, l'Université de la Ville de Demain appelle les acteurs de la ville et des lieux de vie, qui portent une responsabilité commune, à s'unir et coopérer pour faire émerger les solutions de demain. La 1^{re} édition de l'Université de la Ville de Demain propose de développer une approche décloisonnée des défis à relever et d'élaborer des solutions concrètes autour de « La ville bas-carbone pour tous ».

À propos de La Fabrique de la Cité

La Fabrique de la Cité est un think tank dédié à la prospective et aux innovations urbaines.

Dans une démarche interdisciplinaire, des acteurs de la ville, français et internationaux, se rencontrent pour réfléchir aux bonnes pratiques du développement urbain et pour proposer de nouvelles manières de construire et reconstruire les villes. Mobilité, aménagement urbain et bâti, énergie, révolution numérique, nouveaux usages sont les cinq axes qui structurent nos travaux. Créée par le groupe VINCI, son mécène, en 2010, La Fabrique de la Cité est un fonds de dotation, dédié de ce fait à la réalisation d'une mission d'intérêt général. L'ensemble de ses travaux est public et disponible sur son site et son compte Twitter.



<https://www.lafabriquedelacite.com>



twitter.com/fabriquelacite

À propos de la Fondation Palladio

La Fondation Palladio a été créée en 2008, sous l'égide de la Fondation de France, autour de l'enjeu majeur du 21^e siècle qu'est la construction de la Ville et des lieux de vie.

Elle est un lieu de rencontres, d'échanges, de débats et de réflexion qui mobilise et rassemble tous secteurs et métiers concernés par la problématique immobilière et urbaine (aménagement, architecture, assurance, banque, construction, énergie, environnement, immobilier, ingénierie, logistique, numérique, transport, urbanisme...), les pouvoirs publics, le monde associatif, les chercheurs et les médias. Pour que la Ville soit la plus humaine, vivable, durable, inclusive et créatrice de valeurs, elle intervient directement auprès des acteurs qui font ou feront la Ville, en créant les outils d'accompagnement nécessaires au croisement des regards, à l'engagement collectif (Université de la Ville de Demain), la prise de recul (Institut Palladio), la préparation des relais (Pôle Avenir Palladio) et l'anticipation (Connecteur innovation-recherche Palladio).

Suivez la Fondation Palladio sur [LinkedIn](#) et [Twitter](#) #FPalladio
www.fondationpalladio.fr

À propos de l'auteur



Ancienne élève de l'Ecole Normale Supérieure, docteur en géographie, urbanisme et sociologie, Chloë Voisin-Bormuth est la directrice de la recherche de La Fabrique de la Cité. Elle co-pilote, pour La Fabrique de la Cité et avec La Fondation Palladio, l'Université de la Ville de Demain.

Contact : chloe.voisin-bormuth@lafabriquedelacite.com