



L'Université de la Ville de Demain : la ville bas-carbone pour tous

Groupe n°1 :

Habiter la ville bas-carbone

Constat : Concevoir ce que sera habiter la ville bas-carbone ne se résume pas à développer une nouvelle offre de logements. C'est repenser tous les usages et leurs interactions et c'est repenser une nouvelle relation aux autres, à la ville et à l'urbanité. Certains espaces sont le terreau privilégié des réflexions, les centres-villes et les métropoles, il faut aujourd'hui se concentrer sur le périurbain et les villes moyennes.

Enjeux : volontiers pris comme modèle repoussoir, le périurbain offre un potentiel certain pour construire la ville bas-carbone – si tant est qu'on le reconnaît pour ce qu'il est, l'espace de vie des 2/3 des Français. La mise en lumière des villes moyennes, dont on loue aujourd'hui le caractère de « villes à taille humaine », ne doit pas cacher la disparité des situations et le besoin d'inventer un nouveau modèle de développement

Propositions

1. Fonder un nouveau récit du périurbain pour donner à cet espace une identité et le faire reconnaître comme un espace ayant autant de valeur que le centre
2. Faire émerger un système d'acteurs capable de faciliter la prise de décisions pour l'espace périurbain
3. Inventer de nouvelles formes de densité et d'usages favorisant la transition vers la neutralité carbone du périurbain sans lui faire perdre son caractère non-urbain qui explique son attrait : les densités éphémères.
4. Développer un modèle économique de rénovation et de recyclage de bâtiments anciens
5. Prendre en compte l'échelle de l'aire urbaine moyenne et celle du système territorial pour développer une mobilité bas-carbone
6. Créer une IBA (Internationale Bauaustellung) du périurbain ou de la ville moyenne bas-carbone pour tous

*

CONSTAT

La transition vers la ville bas-carbone est une question d'urbanisme et d'aménagement du territoire : quel modèle de ville promouvoir pour atteindre la neutralité carbone en tenant compte des défis liés à l'adaptation au changement climatique et à la transition énergétique ? Faut-il privilégier une morphologie urbaine ou une taille de ville au détriment d'une autre ? Ces interrogations cachent des questions très concrètes : Comment habite-t-on dans la ville bas-carbone ? Comment s'y déplace-t-on ? Comment y consomme-t-on ? Ces questions sont d'autant plus importantes que la crise sanitaire a ravivé les débats sur « la bonne ville ». « **Habiter la ville carbone** » ne soulève donc pas la seule

question du logement, même si celle-ci est importante : comment doit-on faire évoluer le logement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et prévenir les risques liés au changement climatique (dans un objectif de réduction des vulnérabilités). **Habiter la ville carbone signifie également « pratiquer un espace »**, ce qui exige de repenser les liens entre les différentes activités et les pratiques de l'espace dans une perspective transversale et non sectorielle. Habiter la ville bas-carbone signifie enfin « **avoir une certaine relation au monde** » : quelles représentations, normes et valeurs sous-tendent l'adhésion à la ville bas-carbone et aux transformations des modes de vie impliquées ? Et quel sera le déclencheur de l'action ? Il est tout aussi important de penser le processus de transition que le résultat final de la transformation. Le succès de cette transformation tient autant au processus permettant d'embarquer l'adhésion de l'ensemble des parties prenantes que dans la capacité à remplir les objectifs chiffrés de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Ce processus est déjà bien engagé dans les villes centres : dans ceux des métropoles depuis longtemps et qui continuent à être le terrain privilégié de propositions et de déploiement d'action en faveur de la neutralité carbone ; dans ceux des villes moyennes et des petites villes, les programmes Action cœur de ville, Territoires pilotes de sobriété foncière et Petites villes de demain soutiennent l'innovation. Les villes moyennes prises à l'échelle de l'aire urbaine moyenne tout comme les espaces périurbains se révèlent être les parents pauvres de la réflexion.

ENJEUX

PERIRUBAIN

Depuis plus de quarante, la France subit un fort mouvement de périurbanisation, facilité à la fois par une tradition de faible densité, une structure de petits propriétaires fonciers et de gouvernance qui accorde au seul maire l'octroi des permis de construire. Alors que la question de la forme de la ville bas-carbone est posée, le périurbain apparaît comme un modèle repoussoir, catalyseur de modes de vie fortement émetteurs de GES. Il ne s'agit là pas que d'une représentation : en matière de mobilité, les émissions de GES se concentrent à 80% dans l'aire urbaine, quand le centre-ville n'en émet que 2%, tandis qu'on observe en matière de chauffage une corrélation entre faibles densités et augmentation de l'énergie consacrée au chauffage des logements. Le périurbain, du fait de son échelle et de sa morphologie même, constitue toutefois également un potentiel pour la construction de la ville bas-carbone en pouvant offrir l'espace nécessaire pour stocker le carbone, développer des énergies renouvelables et développer des systèmes alimentaires locaux ainsi qu'un gisement de réduction des émissions à l'échelle de l'aire urbaine moyenne en repensant le lien entre mobilité et urbanisme.

VILLES MOYENNES

La crise sanitaire et les différents confinements qui l'ont accompagnée ont permis de révéler un signal faible déjà documenté par certains chercheurs : un intérêt croissant pour les villes moyennes se traduisant par une volonté de quitter plus spécifiquement l'Ile-de-France et par des déménagements effectifs. La visibilité gagnée par les villes moyennes ne doit toutefois pas occulter d'une part la très grande disparité de ces territoires dont seuls certains, et avant tout, les plus en relation avec d'autres villes et territoires et ceux dont le bassin d'emplois est dynamique, peuvent compter sur une croissance durable, d'autre part les moyens d'action à disposition des villes moyennes qui ne sont pas toujours à la hauteur des enjeux auxquels elles font face (résorption des friches, réhabilitation du patrimoine et bâti ancien, etc.), et enfin le fait que la ville moyenne n'existe qu'au sein d'un système territorial complexe et aux densités institutionnelles et bâties moindres. L'enjeu de transition bas-carbone de ces territoires se concentre ainsi d'une part sur la rénovation énergétique, d'autre part sur la décarbonation de la mobilité sur courtes et moyennes distances. Les solutions ne pourront pas être

calquées sur celles développées dans les métropoles car les villes moyennes présentent des spécificités qui font qu'elles ne peuvent être vues comme « des métropoles en plus petit ».

PROPOSITIONS

PERIURBAIN

1. Fonder un nouveau récit du périurbain pour donner à cet espace une identité et le faire reconnaître comme un espace ayant autant de valeur que le centre

Un tiers des Français y habitant et la majorité d'entre eux aspirant à y habiter, le périurbain ne peut pas être vu comme une anomalie. Et pourtant, il peine à exister dans les discours et dans les projets : les habitants se considèrent comme habitants de la campagne, les maires concentrent leur action et leur vision aux frontières de leur commune et les spécialistes jettent un regard souvent condescendant sinon méprisant sur cet espace vu comme le royaume de l'individualisme et des rêves étriqués de la propriété et de la consommation de masse. Alors que ces « campagnes urbaines » représentent autant un défi au regard des objectifs de la neutralité carbone qu'un potentiel, il faut libérer le potentiel d'engagement et d'actions qui se concentre aujourd'hui dans les villes centres en élaborant un nouveau récit mobilisateur et fondateur d'une appartenance commune, au-delà de l'hétérogénéité de ces espaces.

2. Faire émerger un système d'acteurs capable de faciliter la prise de décisions pour l'espace périurbain

L'espace périurbain pâtit d'une part d'une faible densité institutionnelle contribuant au manque de leadership politique, d'autre part d'une prise de décision en matière d'aménagement souvent guidée par le seul intérêt de la commune, alors même que des investissements en infrastructure d'intérêt métropolitain ou régional peuvent être consentis par des acteurs extra-communaux. L'échelle même du périurbain exige de dépasser les horizons communaux et de promouvoir un système d'acteurs (département, interscot, acteur privé agrégateur) porteur d'une vision de long terme et d'une logique de grand territoire.

3. Inventer de nouvelles formes de densité et d'usages favorisant la transition vers la neutralité carbone du périurbain sans lui faire perdre son caractère non-urbain qui explique son attrait : les densités éphémères.

Le périurbain est prisé pour l'urbanité spécifique qu'il offre. Il est toutefois possible de conserver ses qualités tout en développant de nouvelles formes de densité spécifiques et d'usage qui permettent de réduire l'impact carbone de ce territoire. Le périurbain est un terrain favorable pour développer des densités éphémères qui permettent de distribuer les densités et de faire varier leur intensité selon le temps et l'espace, par exemple grâce à la mutualisation d'équipements et d'espaces.

VILLES MOYENNES

1. Développer un modèle économique de rénovation et de recyclage de bâtiments anciens

Pour répondre au souhait de certains habitants (familles, personnes âgées) de se rapprocher du centre et limiter le recours aux véhicules individuels, il est nécessaire de développer un modèle économique de rénovation et de recyclage de bâtiments anciens, différent de celui des zones tendues métropolitaines et adapté aux capacités d'investissement des villes moyennes. Ces opérations de rénovation restent aujourd'hui très difficiles à sortir et se limitent souvent à l'initiative de propriétaires individuels - ce qui est insuffisant pour faire face à l'enjeu et créer une masse critique de logements rénovés.

2. Prendre en compte l'échelle de l'aire urbaine moyenne et celle du système territorial pour développer une mobilité bas-carbone

Par ailleurs, les villes moyennes se trouvent au cœur d'un système territorial marqué par des connexions intenses, même si pas nécessairement quotidiennes, avec les métropoles et leur hinterland. L'accroissement des déplacements ces 20 dernières années est en partie à imputer à ces déplacements sur des distances intermédiaires qui passent le plus souvent sous le radar statistique. La transition vers un modèle de mobilité bas-carbone doit tenir compte de l'échelle de l'aire urbaine moyenne et non de la seule ville centre pour la mobilité quotidienne et de celle du système territorial pour les mobilités non-quotidiennes, appelées à se développer avec l'essor du télétravail.

3. Prendre en compte l'intensité et la nature des déplacements dans les villes moyennes pour favoriser la transition vers une mobilité bas-carbone

Les villes moyennes se caractérisent par des comportements de mobilité proches à la fois de ceux des grandes villes en termes de distance/temps parcourue quotidiennement (42 minutes en moyenne), notamment en raison de l'importance de la ceinture périurbaine, et de ceux des petites villes en termes de modes de déplacement (voiture individuelle thermique très majoritairement), en raison d'une trop faible densité à l'échelle de l'aire urbaine moyenne pour rendre économiquement viable un système de transports en commun concurrentiel de la voiture. Toutefois, à la différence des petites villes, les habitants des villes moyennes seraient enclins à davantage utiliser les transports en commun. La transition vers une mobilité bas-carbone doit prendre en compte les spécificités des villes moyennes et viser tout à la fois l'électrification du parc automobile, des usages plus collectifs et plus partagés de la voiture et un système de densification des centres-bourgs autour de nœuds de transports permettant d'envisager un développement du réseau de transports en commun.

PERIURBAIN ET VILLES MOYENNES

1. Créer une IBA du périurbain ou de la ville moyenne bas-carbone pour tous

L'invention d'un nouveau modèle de transition vers la ville bas-carbone peut conduire à se concentrer soit sur des expérimentations, certes intéressantes, mais dont le modèle économique, juridique et institutionnel n'est pas reproductible, soit sur une échelle micro de petits territoires (par exemple les centres-villes) sans voir l'échelle macro du système territorial qui pourra seul permettre une action réellement efficace en termes d'impact environnemental. Importer le modèle allemand des IBA (*Internationale Bauausstellungen*) permettrait de répondre au double objectif de territorialisation de la réponse et d'élaboration de solutions reproductibles dans d'autres contextes et d'articuler le court et le long terme : il s'agit d'une démarche de projet d'initiative locale, portée par un territoire,

rassemblant des acteurs aussi bien locaux qu'internationaux pour répondre sous la forme d'un projet spatialisé et ancré dans un territoire spécifique à des questions complexes et neuves exigeant créativité et innovation.