



UNIVERSITE DE LISALA

**CENTRE INTERUNIVERSITAIRE DE RECHERCHE  
PLURIDISCIPLINAIRE (CIREP)  
STATUT : UNIVERSITE PUBLIQUE  
Web : [www.cirep.ac.cd](http://www.cirep.ac.cd)  
Email : [info@cirep.ac.cd](mailto:info@cirep.ac.cd)**

# **NOTES DE COURS D'URBANISATION ET VILLES DURABLES**

## **OBJECTIF GÉNÉRAL**

L'objectif général de ce cours est de permettre aux étudiants de comprendre les dynamiques de l'urbanisation, d'analyser les impacts environnementaux, sociaux et économiques des villes, et de proposer des stratégies pour promouvoir des villes durables et équitables.

## **OBJECTIFS SPÉCIFIQUES**

- ❖ Comprendre les processus d'urbanisation et les défis associés à la croissance urbaine.
- ❖ Analyser les interactions entre l'urbanisation, l'environnement et la qualité de vie des populations urbaines.
- ❖ Explorer les concepts de planification urbaine durable et d'aménagement du territoire.
- ❖ les politiques publiques et les initiatives innovantes visant à promouvoir des villes durables
- ❖ Acquérir des compétences en analyse spatiale pour évaluer l'impact des politiques urbaines sur l'environnement et la société.
- ❖ Apprendre à concevoir des solutions intégrées pour améliorer la qualité de vie en milieu urbain.
- ❖ Se familiariser avec les outils de modélisation urbaine pour simuler des scénarios de développement urbain durable.
- ❖ Développer une vision critique et prospective sur l'avenir des villes et leur contribution à la transition vers un développement durable.

## **OBJECTIFS OPÉRATIONNELS**

- ❖ Analyser des données urbaines pour comprendre les tendances d'urbanisation.
- ❖ Élaborer des plans d'aménagement urbain intégrant des principes de durabilité.
- ❖ Utiliser des outils de SIG pour cartographier des données urbaines et réaliser des analyses spatiales.

- ❖ Travailler en équipe sur des projets appliqués visant à proposer des solutions innovantes pour des villes durables.

## **INTRODUCTION GÉNÉRALE**

Le cours Urbanisation et Villes Durables a pour objectif d'explorer les défis et les opportunités liés à l'urbanisation croissante dans le contexte du développement durable. Ce cours vise à sensibiliser les étudiants aux enjeux de l'urbanisation, à comprendre les principes de la planification urbaine durable et à explorer des solutions innovantes pour construire des villes plus résilientes et inclusives.

### **Qu'est-ce que l'urbanisation ?**

À quel rythme se développe-t-elle ? Quelles sont les problématiques de développement durable générées par l'urbanisation ?

Définition de l'urbanisation en tant que processus

Urbanisation : définition simple

L'urbanisation est un processus, Urbanisation : définition simple

L'urbanisation est un processus, maîtrisé ou subi, qui se caractérise par la croissance des villes et de leur périphérie au détriment des espaces ruraux.

L'étymologie du mot urbanisation vient du latin « urbs » qui signifie « ville ».

### **Définition étendue de l'urbanisation**

De façon plus précise, l'urbanisation est un phénomène global, qui s'accélère au fil des siècles et semble promis à une inexorable progression dans l'avenir. Il se manifeste par une augmentation continue de la population des zones urbaines, et, logiquement, par l'extension physique des agglomérations.

Le niveau d'urbanisation d'un territoire (région, pays, continent...) s'évalue par :

- le rapport entre le nombre des résidents urbains et celui des ruraux,
- la densité de peuplement des différentes zones,
- l'expansion territoriale des agglomérations,
- la transformation des modes de vie.

À noter que le terme d'urbanisation est à distinguer de celui d'urbanisme, qui désigne la façon dont les villes et espaces péri-urbains sont construits, transformés, aménagés et organisés. L'urbanisation va souvent de paire avec la croissance économique, la transition démographique, le développement économique et social, etc.

### **Histoire de l'urbanisation**

Les racines anciennes de l'urbanisation

L'urbanisation est un phénomène ancien, lié au développement des sociétés humaines. On peut dater les premières « villes » à la période néolithique, lorsque les premières villes ont commencé à apparaître dans les régions fertiles du Moyen-Orient, telles que la Mésopotamie et l'Égypte. Les populations humaines ont ainsi commencé à se regrouper, notamment près des cours d'eau et des zones fertiles.

Dans l'Antiquité, les villes ont continué à se développer en devenant progressivement des centres politiques, religieux et économiques, où les populations pouvaient échanger des biens et des idées, et où les connaissances et les compétences étaient transmises.

Le développement progressif de l'urbanisation

Au fil des siècles, l'urbanisation s'est poursuivie, notamment en Europe et en Asie, où les villes ont souvent été les centres de la vie culturelle, intellectuelle et économique. Au Moyen Âge, les villes européennes ont connu une croissance significative grâce à la création de guildes, de foires commerciales et d'autres activités économiques. Les villes ont également été les centres de la Renaissance italienne, de la Révolution industrielle britannique et de l'expansion coloniale européenne.

### **L'urbanisation contemporaine**

Au XXe siècle, l'urbanisation a pris une nouvelle dimension, avec la croissance rapide des villes dans les pays en développement, souvent liée à l'industrialisation et à la croissance économique. La population urbaine

mondiale est passée de 746 millions en 1950 à plus de 4,2 milliards en 2018, selon les estimations des Nations Unies.

Avec la mondialisation, qui a vu se multiplier les échanges entre les différentes régions du monde, les villes sont devenues encore plus centrales dans l'économie et les sociétés mondiales. Ce sont en effet des pôles par lesquels transitent les hommes, les marchandises, les données, et les ressources financières. On parle même désormais de métropolisation, pour qualifier le développement de grandes villes, les métropoles, qui concentrent une part de plus en plus importante des activités mondiales.

### **L'avenir de l'urbanisation**

Aujourd'hui, l'urbanisation est un phénomène mondial, qui se poursuit à un rythme accéléré, en particulier dans les pays en développement. Aucune région du monde n'échappe à cette tendance. De moins de 4% en 1800, le taux de la population mondiale vivant en zone urbaine est passé à 15% en 1900 puis à 30% en 1950. Le cap symbolique des 50% a été franchi en 2007. En 2050, près de 70% de la population pourrait vivre dans les villes.

Si, aujourd'hui, le taux de croissance démographique des villes est moins élevé que lors des dernières décennies, il n'en reste pas moins positif, avec des projections à 80% de population urbaine en 2025 dans de nombreux pays. Cependant, il existe des défis majeurs associés à l'urbanisation, tels que la pauvreté, la congestion, la pollution et le changement climatique, qui nécessitent une planification urbaine efficace et une gestion durable des villes.

#### Les causes de l'urbanisation

L'urbanisation est un phénomène complexe et multifactoriel qui peut être causé par divers facteurs :

L'industrialisation et la croissance économique : l'urbanisation est souvent liée à l'industrialisation et à la croissance économique. Les industries et les activités économiques ont besoin de main d'œuvre et de consommateurs. Elles ont donc tendance à s'installer dans des zones qui concentrent les

populations. De ce fait, les villes attirent les industries, les investissements et les emplois, ce qui, à l'inverse, peut encourager la migration des populations rurales vers les zones urbaines en quête de travail et de meilleures conditions de vie.

La croissance démographique : lorsque la population augmente (souvent en lien avec l'industrialisation et la croissance économique), les individus ont tendance à s'installer en ville pour trouver de l'emploi.

Les changements sociaux et culturels : les changements sociaux et culturels, tels que l'émancipation des femmes, la libéralisation des mœurs, l'évolution des valeurs familiales, etc., peuvent encourager les gens à quitter les zones rurales pour chercher de nouvelles opportunités dans les villes.

Les conflits et les crises : les conflits et les crises, tels que les guerres, les catastrophes naturelles, la famine, la sécheresse, etc., peuvent également forcer les populations à quitter leurs terres et à chercher refuge dans les zones urbaines.

**Les politiques publiques** : les politiques publiques peuvent jouer un rôle important dans l'urbanisation, en encourageant ou en décourageant la migration vers les villes. Par exemple, les politiques favorisant le développement des infrastructures urbaines peuvent encourager la migration vers les villes, tandis que les politiques de protection des terres agricoles peuvent décourager l'urbanisation.

L'urbanisation en France

En France, l'urbanisation a commencé très progressivement avec les débuts de la Révolution Industrielle au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle. Au fur et à mesure que l'activité économique a fait sa transition d'un modèle essentiellement agraire vers un modèle plus industriel, les populations se sont déplacées pour trouver des emplois qui bien souvent, étaient offerts dans les villes.

L'exode rural a surtout été rapide à partir du début du 20<sup>ème</sup> siècle et en particulier à partir des années 1920-1930. Jusqu'au début des années 1930, la

majorité de la population était encore rurale mais à partir de cette période les choses commencent à s'inverser.

En 2010, près d'un siècle plus tard, ce sont près de 78% des français qui habitent en zone urbaine. La vitesse du phénomène d'urbanisation a certes diminué, mais il continue à progresser chaque année. Cependant, alors que la première phase d'urbanisation concentrait essentiellement les populations dans les centres villes, on assiste depuis une trentaine d'années à un phénomène nouveau : la péri-urbanisation. Les individus se concentrent autour des centres villes, notamment dans les banlieues.

### **L'urbanisation dans le monde**

Dans le monde, on observe un peu partout des phénomènes d'urbanisation. Généralement, l'urbanisation va de pair avec le développement économique industriel d'une région ou d'un pays. En quête d'un développement économique plus propice, de nombreuses populations se déplacent vers les villes.

Actuellement, plus de 70% de la population mondiale vit dans les villes, contre seulement 15% en 1900 ou 50% en 2007.

#### Urbanisation et développement durable

Au XXe siècle, pour un quadruplement de la population globale, celle des villes a augmenté d'un facteur 20. Les statistiques de l'ONU laissent augurer d'un nouveau doublement d'ici un siècle. Le processus d'urbanisation, par ailleurs, ne s'opère pas partout selon les mêmes modalités. Dans les pays riches et/ou très structurés, il est relativement encadré via des politiques d'aménagement du territoire. Au Sud, les migrations des populations rurales vers les villes échappent souvent à tout contrôle.

S'ensuivent des situations très hétérodoxes selon les cas :

Pour le positif : développement des industries, des services, des transports...

Pour le négatif : pollutions diverses, augmentation des émissions de GES et du réchauffement climatique, dégradation des milieux, ghettoïsation et déculturation de populations fragilisées...

Autant de problématiques qui questionnent les stratégies de développement durable et de résilience à l'échelle locale et à celle de la planète. Toutefois, il faut noter que si l'urbanisation pose de nombreuses questions en termes de durabilité, elle peut également représenter une opportunité pour nos sociétés d'être plus durables. En effet, on constate que globalement, dans les pays développés, les populations vivant en ville sont plus « durables » que celles qui vivent à la campagne : elles ont une empreinte carbone moins élevée, une empreinte sur le territoire moins forte. Les populations urbaine utilisent généralement moins leur voiture, ils consomment moins d'énergie car ils possèdent des surfaces habitables plus faibles, sans compter les économies d'échelles que permettent de constituer des villes denses en termes d'empreinte au sol, d'économie circulaire...

C'est pourquoi de plus en plus de chercheurs estiment que pour faire la transition vers des sociétés durables, respectant l'écosystème, il faut généraliser des villes denses, basées sur les énergies renouvelables et les principes de l'urbanisme durable.

## **VILLE DURABLE**

qu'est-ce que la ville durable ?

La stratégie Ville durable de l'AFD reprend les valeurs portées par les pouvoirs publics (notamment le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie) et les experts français, ainsi que par les textes européens (charte de Leipzig, déclarations de Marseille et de Tolède). Ces derniers considèrent la ville durable avant tout comme un processus de conception, fabrication et gestion urbaine piloté par les acteurs publics, en forte synergie avec les forces de la société civile, dans le respect des dimensions environnementales, sociales et économiques du développement durable.

Pour l'AFD, financer des projets de développement urbain « durable », c'est permettre aux villes d'établir des priorités face aux grands défis de leur développement futur.

Dans le cadre de ses financements, l'AFD s'assure que les projets contribuent aux orientations de la ville durable: l'amélioration des conditions de vie des populations urbaines – qui implique un meilleur accès à un logement décent, aux services essentiels tels que l'eau, l'assainissement, l'énergie, la gestion des déchets, et aux équipements publics – et des politiques de mobilité adéquates qui assurent l'accessibilité du territoire urbain et la mixité fonctionnelle et sociale des espaces. La promotion des activités économiques et de l'emploi local, ainsi que la réduction de l'impact environnemental par l'adoption d'un mode de développement sobre en carbone ou l'adaptation aux changements climatiques, permettront également de favoriser l'émergence d'une ville résiliente, dynamique et solidaire.

De ce fait, l'élaboration et le financement de programmes d'investissements sectoriels, pour être efficaces, doivent être articulés et hiérarchisés dans le cadre d'un processus de maîtrise globale des enjeux urbains relevant de l'échelle territoriale, afin d'appréhender l'intégralité des défis et opportunités liés à l'aménagement du territoire concerné, qu'il s'agisse d'habitat, de localisation des activités, de mobilité urbaine, d'équipements publics ou de protection de l'environnement. Elle ne signifie pas que l'ensemble des problématiques doivent être traitées concomitamment, mais elle implique que chaque intervention s'inscrive dans une réflexion et des arbitrages globaux préexistants, dans un écosystème territorial porté par les maîtres d'ouvrage urbains, au premier rang desquels les collectivités locales.

### **Déclinaison géographique de la stratégie Ville durable**

Introduction Depuis 2008, plus de 50 % de la population mondiale sont des urbains (par opposition aux ruraux des campagnes), contre 2 % au début de l'ère industrielle (vers 1800) ; les estimations actuelles prévoient près de 25 aires urbaines de plus de 10 millions d'habitants en 2025 (pour seulement 2 en 1950). La ville<sup>1</sup> concerne donc les conditions de vie d'une proportion

majoritaire et croissante des 7,1 milliards d'humains. Quelle est donc la situation des villes du Monde ? Que cela soit dans les pays pauvres (= en développement) ou riches (= développés), une part importante de la population mondiale vit désormais en ville (études de cas : Jakarta et Londres). Le début du 21e s. se caractérise par l'importance de la croissance urbaine et la mobilité croissante de la population. Les villes, de part leur taille, concentrent les problèmes, la ville durable est donc l'un des grands enjeux de développement.

## **Deux études de cas : une ville de pays pauvre, une ville de pays riche**

### **Croissance et nouvelle organisation de l'espace urbain**

**Une croissance urbaine forte principalement dans les pays pauvres** • La population urbaine a beaucoup augmenté depuis 1945. Cette croissance urbaine (= l'augmentation de la population des villes) est particulièrement forte depuis les années 1990.

- Depuis 2008, la moitié des habitants de la planète sont des urbains. En 2010, une vingtaine d'agglomérations urbaines dans le monde ont plus de 10 millions d'habitants (elles n'étaient que deux en 1950, trois en 1975, et dix en 1990). L'agglomération de Tokyo (capitale du Japon) est la plus peuplée au Monde avec ~ 37 millions d'habitants. Ce sont les plus grandes villes, les métropoles, qui croissent le plus vite. Une métropole est la ville principale d'une région ou d'un pays, qui, à la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, organise l'ensemble de la région qu'elle domine.
- Le taux d'urbanisation des pays riches (plus de 75 %) est très supérieur à celui des pays pauvres (environ 40 %). Cependant, le taux d'urbanisation (proportion en % des urbains dans la population totale) des pays pauvres augmente rapidement. Les pays en développement rassemblent la majorité des villes du monde, avec des taux de croissance

de l'urbanisation nettement supérieurs (+ 4 à 5 %/an en Asie et Afrique) à ceux de l'Europe (+ 1 %). Sur les 21 villes les plus peuplées du monde, 15 sont d'ailleurs des villes de pays en développement.

- Les grandes métropoles des pays émergents (ex. : Brésil, Thaïlande...) et des autres pays pauvres s'étendent rapidement : leur population augmente en raison de l'exode rural (migrations des campagnes vers les villes) et de l'augmentation générale de leurs populations. En effet, ces pays, en général, n'ont pas encore terminé leur transition démographique (voir le 1er Cours d'histoire de l'année), leur population est jeune et leur indice de fécondité souvent élevé. Nourrir, loger, éduquer, soigner ces jeunes urbains est un enjeu important pour les pays pauvres. Les migrants cherchent aussi en ville un meilleur niveau de vie et un travail qu'ils ne trouvent pas toujours. Pauvres, ils vivent souvent dans un habitat précaire (un milliard d'habitants dans les bidonvilles en 2008).
- Véritables carrefours de communication pour les réseaux et les flux qui parcourent le monde, les grandes métropoles (ex. : New York, Londres, Tokyo...) sont au cœur de l'organisation de l'espace mondial. Cette situation a entraîné des modifications dans l'espace urbain.

**L'extension et la nouvelle organisation socio-spatiale des villes** • Avec la croissance urbaine, les villes se sont étalées vers leurs périphéries, de plus en plus loin des centres-villes.

- Dans les années 1950, ce sont surtout les banlieues proches qui ont vu leur population augmenter. À cette époque, le « rêve américain » (American Dream) avec le mode de vie prospère des États-Unis d'Amérique, gagne les pays d'Europe occidentale qui sortent juste de la Seconde guerre mondiale (1939-1945). Les occidentaux rêvent d'être propriétaires de leur propre pavillon en banlieue avec tout le confort moderne. Les zones pavillonnaires se multiplient aux portes des villes.

- Les villes des pays pauvres connaissent la même évolution. Mais on trouve dans leurs banlieues des bidonvilles, des zones d'habitat précaire (cela peut exister également, ponctuellement et/ou temporairement dans des pays riches).
- Actuellement, dans les villes des pays riches, de nombreuses activités économiques (y compris tertiaires) se délocalisent vers la périphérie. Ce phénomène est particulièrement marqué dans les villes nord-américaines où de véritables « villes-lisières » (Edge Cities) avec tous les services se développent.
- Depuis les trente dernières années, l'étalement urbain (désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes) a gagné les espaces ruraux proches des villes des pays développés : on parle également de périurbanisation. Les villages et petites villes voisins des grandes agglomérations deviennent des communes-dortoirs. Leurs habitants travaillent et consomment en ville (mode de vie urbain), mais logent à la campagne : c'est la conséquence à la fois d'un « désir de campagne » (et de prix immobiliers inférieurs) et de la disponibilité de l'automobile individuelle conjuguée à l'amélioration des voies de communication. C'est une fragmentation entre zones d'habitations et d'activités économiques.
- Ce phénomène est nettement moins marqué, actuellement, dans les villes des pays pauvres où l'exode rural est fort et où on préfère quitter la campagne plutôt que d'y revenir.
- Les agglomérations urbaines structurent donc l'espace qui les entoure : elles s'étalent sur un territoire important, leurs limites deviennent floues et leurs habitants de plus en plus mobiles. Dans ce contexte, le développement des réseaux de transport est fondamental.

### **Villes et ségrégation sociospatiale**

Dans les agglomérations urbaines qui regroupent une part de plus en plus importante de la population, les différentes catégories sociales doivent cohabiter. Ce phénomène n'est pas nouveau. En revanche, la ségrégation (= « mettre à l'écart ») sociospatiale, c'est-à-dire la séparation physiques des différentes catégories sociales (ex. : employés, ouvriers, cadres supérieurs...), semble s'accroître, avec pour conséquence un cloisonnement plus important de l'espace urbain.

- La « fracture urbaine » est de plus en plus nette entre quartiers riches et quartiers défavorisés (ex. : les « cités » en France). Dans certaines agglomérations, les quartiers fermés avec des accès contrôlés se multiplient (ex. : aux États-Unis les communautés fermées ou Gated Communities qui sont des lotissements fermés avec gardien, murs...) : l'exclusion urbaine n'est pas un phénomène récent, mais elle tend à s'aggraver. Ce phénomène est particulièrement marqué dans les villes des pays pauvres où 78 % de la population vit dans des logements précaires : les immeubles résidentiels du centre de Sao Paulo (Brésil) sont protégés des émeutes populaires par des vigiles et des systèmes de sécurité.
- Dans les centres-villes, les logements sont de plus en plus chers et les classes moyennes partent vers les banlieues. D'anciens quartiers populaires, devenus attractifs pour les promoteurs immobiliers, « s'embourgeoisent » (gentrification : processus par lequel des arrivants plus aisés s'approprient un espace initialement occupé par des habitants moins favorisés, transformant ainsi le profil économique et social du quartier). Le quartier de Harlem à New York en est un bon exemple : il y a quelques années, c'était un des quartiers les plus pauvres des États-Unis, mais aujourd'hui les appartements sont rachetés par des jeunes cadres supérieurs (ils sont proches de Manhattan où sont les immeubles de bureau).

- Les quartiers pauvres disparaissent des centres-villes qui gardent tout de même une population précaire dispersée dans de minuscules « chambres de bonnes » ou des hôtels bon marché. Les problèmes sont délocalisés vers les banlieues qui comprennent des quartiers résidentiels mais aussi des zones d'habitat plus défavorisé.
- Les bidonvilles des villes européennes ont été détruits dans les années 1960-1970 et les populations pauvres, relogées dans de grands ensembles en béton (ex. : habitations à loyer modéré ou HLM en France). Cette solution semblait bonne à l'époque, mais aujourd'hui ces quartiers rencontrent de sérieux problèmes. Des zones d'habitat précaire réapparaissent même dans la banlieue parisienne.
- À l'échelle mondiale, la situation est aggravée dans certaines villes par une ségrégation sociale et raciale dans des quartiers ghettos (ex. : Gated Communities de Noirs à Johannesburg en Afrique du Sud) ou par des conflits (ex. : mur séparant Palestiniens et Israéliens à Jérusalem).

## **Transports et mobilités**

### **Une mobilité accrue**

- La mobilité des habitants, le développement des différents réseaux de transports sont la résultante de l'étalement urbain et, dans les pays riches surtout, de la dissociation croissante entre le lieu de résidence et le lieu de travail.
- Les urbains font des déplacements ( ou migrations ) pendulaires journaliers entre leurs lieux de résidence (banlieues, périurbain) et leurs lieux de travail (centres-villes ou autres banlieues).

- Avec la périurbanisation, les durées de déplacement ont régulièrement augmenté. Le nombre important de personnes qui doivent utiliser les réseaux de communication à heures fixes provoque des embouteillages.
- Cette situation est particulièrement critique dans les grandes métropoles des pays pauvres qui ont souvent des infrastructures de communication inadéquates et en mauvais état : la saturation du trafic routier caractérise de grandes villes comme Mumbai (Inde) ou Lagos (Nigéria).
- La grande concentration de véhicules génère des pollutions néfastes pour la qualité de l'air et pour la santé. Elle provoque aussi d'autres nuisances (ex. : bruits, problèmes de circulation des piétons...). De plus, elle augmente la consommation d'énergies fossiles (ex. : pétrole).

### **Le choix de l'automobile ou des transports en commun**

- A partir des années 1920, les pays riches ont majoritairement choisi la voiture individuelle. Symbole de réussite sociale dans les années 1950-1960, celle-ci a conditionné les choix des politiques urbaines en matière d'aménagement des infrastructures et des réseaux de transport.
- Les villes d'Amérique du Nord sont très représentatives de ce choix. Nées récemment (en général au 19<sup>e</sup> s.), elles présentent le plus souvent un plan régulier en damier avec de larges avenues se coupant à angle droit. Beaucoup ont opté pour le « tout voiture » : le manque de trottoirs protégés sur la plupart des avenues rend la marche à pieds particulièrement dangereuse (ex. : Dallas aux États-Unis).
- Dans les pays en développement, la pauvreté limite le nombre de véhicules individuels. Les transports publics ne sont pas assez développés du fait du manque de moyens. Les « navetteurs » (ceux qui font tous les jours la navette domicile-travail) utilisent des transports collectifs privés aux tarifs modérés. Mais en raison d'une circulation urbaine difficile, les durées de déplacement sont souvent très longues.

## **Le développement des réseaux et des moyens de communication**

- L'amélioration des réseaux et des moyens de communication urbains est un enjeu essentiel pour une meilleure gestion des villes.
- Des mesures voient le jour un peu partout pour limiter la circulation urbaine, mais les villes européennes sont pionnières dans le développement de transports durables. Concentrer l'expansion de la ville autour des réseaux de transport en commun (ex. : voies ferrées, tramways, métros...) contribue aussi à limiter l'usage de la voiture.
- Certaines villes françaises sont à la pointe de la réflexion sur les transports urbains. L'agglomération nantaise est considérée comme un laboratoire et un modèle pour la gestion des transports. Son projet se base sur une gestion globale du problème : toutes les communes, tous les acteurs, se sont réunis pour développer une politique commune prenant en compte l'ensemble du territoire de l'agglomération. L'idée est de développer l'intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un même déplacement) : les véhicules personnels sont utilisés dans la zone périurbaine et, sur le périphérique de la ville, des parcs de stationnement créés au bout des lignes de tramway permettent aux Nantais d'utiliser les transports en commun dans la ville. Dans le centre-ville, on encourage l'utilisation des deux roues (pistes cyclables) et la marche.

## **Aménager des villes « durables » ?**

### **Répondre aux besoins de manière durable : des projets qui concernent surtout les pays en développement**

- Les villes ont d'énormes besoins en ressources (énergie, eau, espaces boisés), en services (traitements des eaux et des déchets ménagers et industriels, sécurité...) à la mesure de fortes concentrations humaines ;

elles reposent sur de hauts volumes d'emplois et exigent des structures d'accueil (logements, équipements de loisirs et de culture).

- Pour une bonne gestion des villes, il faut non seulement se pencher sur la question des transports, mais aussi répondre de manière durable à problèmes :
- des besoins en terme de ressources (favoriser l'utilisation des énergies renouvelables, améliorer la gestion de l'eau, créer des espaces boisés et des espaces verts pour limiter l'impact des pollutions) ;
- des besoins en terme de services (traitements durables des eaux et des déchets ménagers et industriels, sécurité des populations...) ;
- mettre en place des structures d'accueil répondant aux normes écologiques (logements et bâtiments publics à haute qualité environnementale, maisons à énergie passive, écoquartiers développés selon les trois piliers du développement durable, équipements de loisirs et de culture...).
- Ces réponses doivent être suffisantes pour répondre aux besoins de populations importantes qu'il faudrait aussi former pour les encourager à adopter un mode de vie plus respectueux du développement durable... Pour l'heure, tous ces projets n'en sont qu'à leurs débuts, même si certaines villes des pays riches ont déjà réalisé des aménagements. • Dans les pays pauvres, les besoins sont encore plus importants, car les difficultés actuelles sont nombreuses et graves. Malheureusement ces États ont peu de moyens et il en faut a priori beaucoup pour développer une ville durable.

Administrer les espaces urbains et faire des choix : un objectif difficile

- La volonté politique est essentielle pour faire aboutir les projets de développement durable en ville. Ces aménagements pèsent sur les

finances collectives (=> impôts locaux) et requièrent des arbitrages politiques nombreux et des processus de décisions souvent complexes. Même si les pouvoirs publics prennent conscience de tous les enjeux, ils hésitent souvent à se lancer dans de très vastes opérations, risquées financièrement et politiquement, d'aménagements à l'échelle des agglomérations.

- Or, on ne peut pas développer de villes durables sans aller vers une gestion concertée des espaces urbains réunissant tous les acteurs de la vie urbaine et sans une vision d'ensemble des problèmes qu'il faudrait prendre en compte conjointement (problèmes sociaux, économiques, environnementaux). Il faudrait aussi généraliser les solidarités urbaines à tous les niveaux (ce qui ne va pas de soi dans des sociétés individualistes).
- Tous ces enjeux sont difficiles à atteindre dans des villes des pays pauvres où les pouvoirs publics sont défailants par manque de moyens mais aussi du fait de la corruption fréquente.
- Il n'y a pas de réponse univoque, de modèle universel ; le projet d'urbanisation durable se construit dans la durée des villes, avec leurs héritages, et dans un faisceau de contraintes physiques, celles du milieu, et socio-économiques fortement différenciées.