

BIENVENUE DANS LES TRENTE *TURBULENTES*

SUEURS FROIDES

Il y a quelques semaines, j'ai ouvert un des trop nombreux livres qui encombrant mon bureau. C'est un essai américain qui commence par un chapitre saisissant. C'est une histoire, une projection dans un futur proche qui m'a profondément chamboulé. On y suit pendant une douzaine de pages Franck May, un médecin qui travaille pour une fondation en Inde, dans l'Uttar Pradesh. Quand le pays est confronté à une canicule terrible, il porte secours à son voisinage, mais la chaleur vient à bout des corps comme des infrastructures. La crise devient systémique quand l'électricité fait défaut, et avec elle les télécommunications, l'eau potable et enfin les climatiseurs lorsque les groupes électrogènes font silence. Et c'est

l'hécatombe. J'ai eu besoin de quelques heures pour me remettre du choc avant de continuer. J'ai donc refermé ce livre en me disant que commencer un essai par une fiction aussi puissante était très prometteur pour la suite de ma lecture. Je ne me trompais qu'à moitié, car le reste de l'ouvrage est passionnant, mais ce n'est pas du tout un essai, c'est un roman : *The Ministry for the Future*, de Kim Stanley Robinson.

J'aimerais pouvoir écrire une telle fiction. Les histoires permettent de se découvrir comme de découvrir le monde, et parfois même de le changer. Mais je suis bien incapable de donner du souffle à des personnages et de tisser un univers pour leur donner vie. Je vous épargne donc cela, et je me limite aux quelques lignes où Stéphane Champaune témoigne du futur compliqué qui nous attend. J'aurais aussi pu laisser la parole à Maxime Pedneaud-Jobin, le vrai maire de Gatineau de 2013 à 2021. Gatineau, c'est la quatrième ville du Québec. En 2017, elle est touchée par une inondation catastrophique, suivie d'une série de phénomènes météorologiques extrêmes qui lui a valu d'être appelée « capitale des changements climatiques en Amérique du Nord ». Prenons le temps de l'écouter :

Cela a été extrêmement difficile, parce qu'on n'est pas prêt à l'improbable. Quand les premières inondations sont arrivées, l'eau montait, mais on ne savait pas où ça allait. Puis chaque année, on est passé d'une crise à l'autre. Comme dans un très mauvais film, avec un scénario complètement irréaliste.

Prendre le temps de l'écouter, lui et les autres. Toutes celles et tous ceux qui nous racontent leurs réussites comme leurs échecs dans les pages qui suivent. Il n'est peut-être pas indispensable d'en passer par l'imaginaire pour nous projeter dans les crises climatiques, il suffit d'être attentif aux témoignages de celles et ceux qui les vivent déjà. Demain, c'est aujourd'hui.

ÉCOUTER

J'ai sans doute passé le cap du milieu de ma vie, je pourrais donc me lancer dans une nouvelle étape. Mais quand les temps sont incertains, mieux vaut parfaire les sillons déjà esquissés. Alors je fais ce que je sais faire : écouter, écrire, prendre la parole et accompagner celles et ceux qui veulent faire la ville autrement. Ce n'est donc pas une histoire que je vais vous raconter ici, mais une enquête commencée il y a cinq ans. Je pourrais la présenter comme une démarche structurée et préméditée. Mais c'est en vérité une série de hasards et de belles rencontres qui s'enchaînent. Devenu urbaniste un peu tardivement, j'avance avec un doute croissant sur la façon dont on fait nos villes, sur ma façon d'exercer mon métier. La création de mon agence en 2015 m'a permis de prendre des libertés et de faire de nombreuses rencontres. Quelques écrits et de premières prises de parole ont structuré ma pensée avant que je publie mon premier livre, le

Manifeste pour un urbanisme circulaire, entré en résonance avec l'époque. Les interventions et rencontres se sont dès lors multipliées, et de l'une d'elles naîtra même un petit pamphlet écrit à deux voix avec Christine Leconte : *Réparons la ville !*. Ma newsletter trouve au même moment une audience inattendue et me permet de donner la parole à d'autres. Combien de professionnels passionnés, d'élues* mobilisées ou de citoyens investis ai-je pu croiser ces dernières années ? Des centaines, littéralement. Je voulais collecter des méthodes et des outils qui permettent de faire la ville en accord avec les limites planétaires, mais je reviens de ce voyage avec un sac rempli d'histoires personnelles, de changements de vie, d'engagements, de peurs, de regrets parfois, mais surtout de peurs de regretter.

Ces années de rencontres ont renforcé mes doutes plus que mes certitudes. Mais une chose est désormais acquise pour moi : nous ne sommes pas face à une transition dans la façon dont nous fabriquons nos villes. C'est bien une transformation radicale que ces pionnières et pionniers ont engagée, c'est une redirection. Il reste bien quelques outils à inventer, mais l'essentiel est déjà là. Déployer à grande échelle ce qui fonctionne serait déjà un grand pas. Mais le principal frein n'est pas technique, légal ou financier, il est dans nos esprits.

* Ce texte est une imparfaite tentative de rédaction inclusive qui ne renonce pas à la fluidité de la lecture. Il réserve donc quelques surprises.

FAIRE DANS L'INCERTITUDE

En 2020, la pandémie a tardivement tourné la page du xx^e siècle, et le xxi^e commence en fanfare : crises climatiques, pénuries, guerre en Europe... Nous avons pris conscience de nos fragilités, et la seule chose désormais acquise est bien l'incertitude. Après les Trente Glorieuses et les Trente Insouciantes, nous entrons dans les Trente Turbulentes. Nous allons devoir naviguer dans un brouillard tenace pendant les trois décennies qui nous séparent du milieu du siècle. Il y a ce que l'on sait, ce que l'on ne veut pas savoir et tout ce que l'on ne saura pas avant de le vivre. Comment s'orienter quand l'horizon est flou et que la boussole s'affole ? Peut-être en acceptant de ne plus avoir de cap clair, comme nous y invite Edgar Morin :

Nous essayons de nous entourer d'un maximum de certitudes, mais vivre, c'est naviguer dans une mer d'incertitudes, à travers des îlots et des archipels de certitudes sur lesquels on se ravitaille...

Convenons toutefois que ces points de ravitaillement commencent à se tarir. Alors, quel horizon politique imaginer dans le brouillard ? Comment dessiner un projet urbain qui mettra une décennie à prendre forme, quand même demain nous échappe ? Comment planifier quand toute prévision paraît désormais futile ?

« On sait qu'on ne sait pas, mais c'est à peu près tout ce que l'on sait : il n'y a pas de meilleure définition de l'incertitude. »

Yannick Barthe, Michel Callon et Pierre Lascoumes, *Agir dans un monde incertain.*

IMPASSE

On ne parle pas souvent de la manière dont on construit nos villes. Même celles et ceux dont c'est la profession ont rarement l'occasion d'en débattre. Entre la segmentation des rôles, des disciplines et des échelles institutionnelles, personne n'en a une image globale. Cela détermine pourtant l'existence du toit sur nos têtes, nos mobilités, notre santé ou le droit pour nos enfants de marcher dans la rue. La façon dont nous fabriquons nos villes dicte à la fois la qualité de notre vie quotidienne et notre capacité à garder une planète habitable. Et nous sommes aujourd'hui dans l'impasse, car la ville est au cœur des responsabilités des trois crises du siècle : le climat, la biodiversité et les ressources.

Le premier problème, c'est notre dépendance à l'automobile. Quand la première Ford T sort des usines de Detroit en 1908, ce n'est que le début de la transformation des villes américaines par la voiture. Elle arrive trop vite dans des rues qui n'étaient pas pensées pour elle, provoquant des milliers d'accidents. À tel point que de premières réglementations viennent cantonner le piéton sur le trottoir à partir de 1925. La rue se métamorphose en route, et la ville commence à s'adapter à la voiture. Il faut attendre l'invention du *suburb* à la sortie de la Seconde Guerre mondiale pour que le système automobile se mette aussi à dessiner les territoires, en permettant d'urbaniser les périphéries des villes. C'est le moment où

« La bagnole a rendu la grande ville inhabitable. Elle l'a rendue puante, bruyante, asphyxiante, poussiéreuse, engorgée au point que les gens n'ont plus envie de sortir le soir. Alors, puisque les bagnoles ont tué la ville, il faut davantage de bagnoles encore plus rapides pour fuir sur des autoroutes vers des banlieues encore plus lointaines. Impeccable circularité : donnez-nous plus de bagnoles pour fuir les ravages que causent les bagnoles. »

André Gorz, *L'idéologie sociale de la bagnole.*

le secteur de la construction s'inspire de l'industrie automobile en standardisant les produits immobiliers pour massifier leur production. Le modèle de la ville étalée se diffuse ensuite partout dans le monde en suivant les réseaux routiers qui se déploient. Les espaces urbanisés s'étendent en grignotant les terres agricoles, quitte à détruire nos paysages, compromettre notre capacité à nous nourrir et menacer les écosystèmes naturels. C'est une forme d'urbanisme à fragmentation qui spécialise les espaces, en rendant toujours plus dépendants du système automobile celles et ceux qui ne peuvent se payer la proximité ou qui travaillent dans la périphérie. La voiture qui libérerait les individus est désormais l'une de nos vulnérabilités collectives, car nous avons fondé l'organisation de nos espaces urbains sur un système de mobilité menacé par les défis climatiques.

Mais les problèmes ne s'arrêtent pas là. S'y ajoutent la surexploitation des ressources, la production massive de déchets et les pollutions générées par la fabrication et le fonctionnement de la ville. Les émissions liées au secteur du bâtiment, à l'artificialisation des sols et aux déplacements quotidiens représentent près de la moitié de nos gaz à effet de serre, qui accélèrent le bouleversement du climat.

Or, en concentrant la population dans des secteurs exposés, la ville est aussi en première ligne des périls climatiques : inondations, canicules, tempêtes, sécheresses, cyclones, retrait/gonflement d'argile, feux de forêt... Les coups seront plus fréquents, plus

violents et toucheront des territoires qui se croient aujourd'hui à l'abri. Pour gérer les risques urbains, nous avons l'habitude de regarder le passé pour imaginer l'avenir. Mais nos repères sont désormais caducs, c'est une nouvelle géographie des risques qui se dessine sous nos yeux.

ADAPTATIONS

Il va bien falloir apprendre à faire la ville autrement, car les changements à engager sont importants et l'inaction réduit chaque jour l'étendue de nos choix futurs. Le scénario du *statu quo* ne tient pas car le bouleversement climatique nous impose son rythme. Nous devons adapter nos villes à ce nouveau climat qui émerge avec fracas. À nous d'inventer une ville sobre en espace, en ressources, en énergie comme en mobilité. Une ville qui réduit drastiquement ses déchets, pollutions, émissions de carbone comme ses atteintes au vivant, tout en répondant aux besoins sociaux et en s'adaptant à un climat qui change et aux nouveaux risques. Les scientifiques du GIEC nous donnent une idée de l'ampleur des chantiers à mener :

La prise en compte des impacts et des risques du changement climatique dans la conception et la planification des établissements et des infrastructures ; l'aménagement du territoire pour obtenir une forme urbaine compacte, la colocalisation des emplois et

des logements ; le soutien aux transports publics et à la mobilité active ; la conception, la construction, la modernisation et l'utilisation efficaces des bâtiments ; la réduction et la modification de la consommation d'énergie et de matériaux ; la suffisance ; la substitution des matériaux ; et l'électrification en combinaison avec des sources à faibles émissions.

Nous prenons conscience que notre planète est finie au moment où les bouleversements du climat remettent en question l'habitabilité de nos espaces urbains. C'est plus qu'un changement de pratique, c'est un changement de finalité pour notre système de production de la ville. Il doit désormais la rendre compatible avec les limites planétaires, mais aussi l'adapter à un climat bouleversé comme aux nouveaux risques. C'est à ce double enjeu que répond la redirection urbaine. C'est un changement radical de notre façon de penser et faire la ville, à opérer dans un délai très court.

Ce n'est pas une question technique dans la main de spécialistes. C'est un défi social car ce sont les mêmes qui ont du mal à boucler les fins du mois qui vivent au quotidien la précarité énergétique dans leur logement et leur mobilité et qui sont les plus exposés aux risques. Nous allons devoir répartir les ressources comme les efforts, tout en accompagnant celles et ceux qui en ont besoin. C'est aussi un défi démocratique car les changements à opérer sont immenses, mais chaque transformation du territoire qui s'engage – du projet autoroutier du xx^e siècle à la

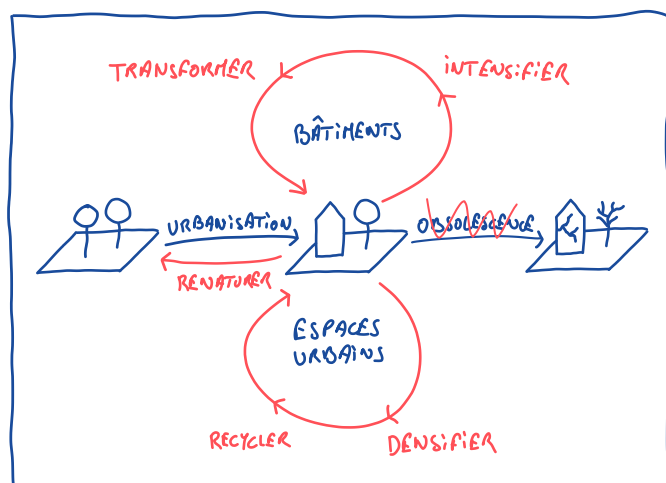
construction de logements sociaux au coin de la rue – démontre notre incapacité à trouver un consensus sur le cap à prendre.

DE L'URBANISME CIRCULAIRE À LA REDIRECTION URBAINE

Pour autant, ne nous trompons pas. Nous n'avons ni le temps ni les ressources pour reconstruire des villes toutes neuves. Car c'est long de construire une ville, très long. Plus de 80 % de la ville de 2050 est déjà là, autour de nous. Arrêtons les grandes envolées lyriques sur la « ville du futur ». Ce qui doit vous préoccuper, c'est le futur de la ville. Nous devons donc bien faire les derniers bouts qui nous restent à construire, mais surtout engager la transformation de ce qui est déjà là.

Cela fait cinquante ans que nous sommes focalisés sur l'étalement de nos villes, les grandes opérations d'aménagement et la construction neuve. C'est une forme d'urbanisme linéaire qui consomme des espaces naturels et agricoles pour produire des objets immobiliers trop souvent soumis à une obsolescence accélérée. Alors se multiplient les espaces vacants, les friches ou les mètres carrés peu utilisés. Et pourtant, dès qu'un nouveau besoin apparaît, de nouveaux espaces sont urbanisés. Nous devons décider de consacrer les décennies qui viennent à l'adaptation de nos villes, en basculant vers un urbanisme

Urbanisme circulaire



circulaire pour répondre en priorité à nos besoins dans la ville existante.

La première boucle de l'urbanisme circulaire se focalise sur les bâtiments existants, pour d'abord en intensifier les usages en travaillant les temps, les mixités et le partage. C'est aussi leur transformation pour épargner matériaux et énergie en évitant les démolitions, ou la construction de bâtiments capables d'avoir plusieurs vies. Mais s'il est impossible de répondre aux besoins dans l'enveloppe bâtie existante, la densification ou le recyclage des espaces déjà urbanisés doivent alors permettre d'éviter l'étalement. La dernière des boucles, c'est la renaturation des espaces urbains qui peuvent retrouver des usages agricoles ou naturels.

L'urbanisme circulaire se focalise donc sur une des matières premières de la ville : l'espace. Ce n'est ni la seule ni la plus importante, mais la sobriété foncière a un effet systémique, car elle induit une sobriété en matériaux, en énergie comme en mobilité. C'est un outil de transformation globale de la façon dont nous construisons et habitons nos villes. C'est la clé des sols, un puissant levier de redirection de nos territoires.

ENGAGER LES GRANDS CHANTIERS DE L'ADAPTATION

J'ai tenté d'expliquer pourquoi nous devons faire la ville autrement dans le *Manifeste pour un urbanisme circulaire*, reste à comprendre comment passer à l'action pour mener les grands chantiers de l'adaptation de nos territoires. C'est l'objet de ce livre, qui part du terrain pour suivre les chemins de traverse. Car nous devons trouver d'autres pistes, et nous savons qu'elles seront jalonnées de renoncements. C'est tout un savoir-faire que nous devons développer pour comprendre nos attachements, mener à bien les transformations nécessaires et fermer proprement ce qui doit l'être. C'est une redirection urbaine qui concerne autant le cœur des métropoles, les espaces péri-urbains que chaque place de village. C'est la volonté de mener la transformation concrète de nos territoires et des organisations qui les façonnent au

quotidien, et d'engager le renouveau démocratique qui nous permettra de passer des mots aux actes.

J'ai écrit ce livre pour celles et ceux qui veulent passer à l'action, mais qui parfois doutent ou peinent à s'orienter. Je l'ai écrit avec une certitude acquise après cinq années à fréquenter ces femmes et ces hommes qui sont déjà dans l'action : rien n'est à inventer, les solutions sont déjà là. Mais tout reste à faire, car les six chantiers de l'adaptation de nos territoires sont encore devant nous.

Alors retrouvons-nous les manches, et au travail.

1. LA CANOPÉE

2. LE TEMPS

3. LE BÂTI

**4. L'ESPACE
URBAIN**

5. LE FONCIER

6. LE TERRITOIRE