

**LA PERTINENCE DE L'ÉCO-QUARTIER DANS LA CONSTRUCTION
D'UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE**

**ÉTUDES DE CAS :
VAUBAN (FRIBOURG-EN-BRISGAU) ET LA ZAC DE BONNE (GRENOBLE)**

Mlle Louise MARZLOFF
Mémoire de Master I Études Européennes
Université Paris III Sorbonne-Nouvelle

Sous la direction de Mme Violaine DELTEIL
Maître de conférences en Sciences Économiques
Année universitaire 2009/2010

Le présent document n'engage que son auteur. L'Université Paris III Sorbonne-Nouvelle ne peut être considéré comme responsable des propos et idées développés dans ce texte. Toute reproduction, par quelque procédé que ce soit, ne peut être réalisé qu'avec l'autorisation de l'auteur.

Remerciements

Je remercie l'équipe de sociologues, urbanistes et consultants du Groupe Chronos, qui m'ont conseillée et guidée tout au long de la rédaction de ce mémoire, alors que j'effectuais un stage au sein leur structure.

Sommaire

Introduction	p. 7
Première partie. L'expérience d'une ambition urbanistique environnementale : multiplicité de l'action et limites territoriales	p.10
1. La recherche d'une conciliation entre urbain et nature : repenser la densité et valoriser un nouvel habitat	p.10
2. Vers un bouleversement de schémas urbains traditionnels : nouvelles mobilités et la place accordée à l'habitant dans la gestion de son environnement	p.15
Deuxième partie. L'éco-quartier à l'épreuve de ses enjeux économiques et sociaux : quelle mixité socio-fonctionnelle ? quelles nouvelles gouvernances ?	p.20
1. Un quartier riche de sa mixité fonctionnelle, pour quel accès social ?	p.21
2. Les premiers pas d'une nouvelle gouvernance de la ville ?	p.25
Conclusion	p.29-30
Table des matières	p.31
Bibliographie	p. 32-33

Quatre cinquième de la population européenne vit en milieu urbain et suburbain ; soit 10% du territoire de l'Union européenne qui rejette 70% des émissions de gaz à effet de serre¹. Villes et périphéries concentrent la majeure partie des commerces, industries, services, nœuds de transports, et zones d'emploi, du territoire européen. La consommation et l'émission énergétique de l'activité urbaine constituent ainsi l'un des principales causes de la dégradation de l'environnement dans l'Union européenne. Dans le même temps, les dynamiques spatiales des grandes villes européennes accentuent les disparités socio-économiques. La pression foncière qui s'étend depuis les centres-villes repousse progressivement les populations les plus défavorisées dans des périphéries de plus en plus lointaines². Derrière cette question du coût de la ville, c'est directement celle de l'accès à ses ressources qui se pose. De nouvelles discriminations en découlent. Dans ce double contexte de tension se situe la notion de développement urbain durable. Les différents niveaux d'autorité – européen, national, régional et local – y entrevoient une solution d'avenir³ à l'heure où un changement de modèle de société et de consommation devient plus urgent. Il s'agit concrètement d'appliquer au milieu urbain les injonctions du développement durable, un développement « (...) qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs »⁴, selon l'expression consacrée de Gro Harlem Brundtland. La notion de développement durable remet en effet directement en question la ville comme archétype de la « consommation-pollution », et d'une organisation du territoire productrice de discriminations. Une difficulté cependant apparaît à ce stade de la réflexion : la ville est soumise à de multiples intérêts. Le développement urbain durable nécessite donc d'impliquer l'ensemble des acteurs qui y jouent un rôle, pour qu'ils s'accordent ensemble sur la construction qu'ils veulent mener de la ville durable, sans quoi la réalisation ne pourrait être que déséquilibrée. Les initiatives en ce sens se multiplient, au cœur de celles-ci, les démarches d'éco-quartiers. Ces nouvelles constructions urbaines se proposent de répondre aux enjeux du développement durable à l'échelle territoriale du quartier. Les premières figures

¹ Site de Euractiv, « Climate Change » : « Cities and climate change », 4 mars 2009, disponible à l'adresse suivante : <http://www.euractiv.com/fr/changement-climatique/villes-changement-climatique/article-179947>, consultée le 05.04.10

² Le journal d'information du PUCA plan | urbanisme | construction | architecture n°15, Villes durables en Europe. Entre enjeux de territoires et objectifs de développement durable, octobre– décembre 2007 : « *L'amélioration de la qualité urbaine favorise l'attractivité de la ville mais génère une plus grande pression immobilière qui exclue une large partie de la population des zones requalifiées.* », disponible à l'adresse suivante : http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/edito/PPlan15_Villes_durables.pdf, consultée le 10.04.10

³ Voir à ce sujet : Site du Conseil des communes et des régions d'Europe, section « Champs d'activités, Développement durable », Site de la Commission européenne, section « Développement durable » ; Ministère français de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, section « Développement durable » ; etc.

⁴ Expression de Gro Harlem Brundtland, présidente de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, citée par A. CLUZET, *Ville libérale, ville durable ? Répondre à l'urgence environnementale*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2007, p.6

historiques d'éco-quartiers sont de deux types : certains ont été réalisés à l'occasion d'expositions internationales dédiées à l'habitat ou au développement durable⁵, et d'autres furent le produit de projets locaux relativement isolés, imaginés dans un esprit communautaire⁶ par des habitants soucieux de vivre dans un environnement⁷. « *Vitrines des villes qui se veulent durables* », analyse Pierre Lefèvre, auteur de *Voyages dans l'Europe des villes durables*⁸, ces premiers éco-quartiers ont été sujets à des éloges comme à des critiques. Le choix de l'échelle pour des projets hyper-ambitieux, et donc coûteux, et la hiérarchisation dans les objectifs, ont ainsi été contestés, le caractère expérimental et novateur souvent applaudi. Ce type de constructions se multiplie aujourd'hui dans les pays européens⁹, recevant souvent le soutien financier ou politique des États et des fonds de l'Union européenne¹⁰ ; ces deux échelles sont en effet soucieuses du contexte mondial de concurrence dans l'innovation environnementale, et à la recherche de réponses au développement urbain durable. Cette multiplication même revient sur le caractère expérimental de l'éco-quartier, et pose donc la question de sa pertinence réelle et profonde dans les réponses au développement urbain durable. En quoi et à quel point les éco-quartiers sont-ils, dans leur conception et leur réalisation, des modèles d'urbanisme durable, et donc une solution aux enjeux du développement urbain durable ? Pour répondre à cette interrogation, nous nous appuyons sur deux études de cas, l'éco-quartier de Vauban à Fribourg-en-Brigau en Allemagne, et l'éco-quartier de la Zac de Bonne à Grenoble en France. Considérés par beaucoup comme des éco-quartiers modèles, ils ont été construits à dix ans d'intervalle, selon deux dynamiques différentes, ascendante, ou bottom-up, pour la première, descendante, ou top-down, pour la seconde. Initié en 1993, le quartier de Vauban a été imaginé par des habitants regroupés en une association décidée à reconquérir une friche désaffectée. Il s'agissait pour eux d'y développer un quartier répondant à des critères écologiques forts, dans un esprit communautaire. Sa construction s'est déroulée de 1996 à 2006. Le projet de la Zac de Bonne, en cours de construction, a quant à lui été imaginé par la ville de Grenoble en 2005, en pleine ascension des projets d'éco-quartiers en France, comme « *un quartier de mixité sociale*

⁵ B001 dans le quartier de Västra Hamnen à Malmö en Suède, construit à l'occasion de l'Exposition européenne de l'habitat, 2001 ; Kronsberg à Hanovre construit à l'occasion de l'Exposition Universelle de 2000.

⁶ Vauban à Fribourg-en-Brigau en Allemagne, objet de notre étude de cas ; Eva-Lanxmeer, à Culembourg aux Pays-Bas, construit entre 1994 et 2009

⁷ « L'urbanisme, c'est-à-dire « l'art d'habiter ensemble » dans un espace urbain (...) », D. CLERC, C. CHALON, G. MAGNIN, H. VOUILLOT, *Pour un nouvel urbanisme. La ville au cœur du développement durable*, Éditions Adels et Yves Michel Paris – Gap, 2008, p.32

⁸ « Voyages dans l'Europe des villes durables » in *Urbanisme*, La Ville durable en question(s), n°363, novembre-décembre 2008

⁹ En France, l'appel à projet EcoQuartiers 2009 du MEEDEM : Site EcoQuartier, disponible à l'adresse suivante : http://www.ecoquartiers.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=90, consulté le 05.03.10

¹⁰ Notamment sous les programmes Intelligent Energy-Europe Programme (IEE), Eco-innovation, Concerto, Civitas, Urbact II

exemplaire » qui poserait « (...) *les fondements de l'habitat urbain du XXIe* » comme l'indique la plaquette du projet¹¹. Ces deux projets-pilotes ont ainsi été fortement médiatisés, commentés, critiqués ou décernés, et nous avons donc à disposition une base de données multiple et riche. Pour des raisons extérieures parallèles, nous ne nous sommes pas rendus, à regret, sur les sites étudiés. Cependant, leurs différences temporelles et contextuelles révélées par nos recherches et analyses nous ont semblées constituer une base comparative permettant d'étudier l'éco-quartier comme objet. Elles ont révélés ce qui nous est apparu comme ses qualités intrinsèques et ses externalités positives, ainsi que ses défauts et ses limites aux enjeux du développement urbain durable. Notre étude s'attachera ainsi en premier lieu à interroger la politique environnementale développée dans les deux études de cas : la prise en compte domaines d'actions pluriels, la haute qualité dans la technicité de ces actions ainsi que la relative implication des citoyens dans la construction de leur environnement, donnent un sens multiple ambitieux nouveau à cette politique. Cependant la limite territoriale du quartier interroge son pouvoir d'impacter sur la pollution urbaine globale, tout en mettant en exergue les discriminations qu'impliquent ces expériences cantonnées. En s'appuyant sur cette dernière limite du localisme, il s'agira en second lieu d'étudier les objectifs des politiques économiques et sociales respectives de Vauban et de la Zac de Bonne : moins mises en valeur dans la communication de deux quartiers, elles relancent des efforts conjoints produits pour favoriser une mixité fonctionnelle et sociale qui dynamiserait le quartier tout en le rendant accessible. Elles innovent aussi dans l'impulsion de nouvelles formes de gouvernance urbaine entre les citoyens, les autorités locales et les acteurs privés concernés, ainsi qu'entre les niveaux d'action politique local, national et européen. Cependant, la réalité montrent les limites de ces politiques socio-économiques et, plus globalement celles de l'éco-quartier comme l'une des réponses à un développement urbaine durable en Europe.

¹¹ Plaquette de présentation du projet de la Zac de Bonne « Vers un habitat écologique de centre ville », disponible sur le Site du projet de la Zac de Bonne, « La plaquette de l'opération », à l'adresse suivante : <http://debonne-grenoble.fr/images/sept2008.pdf>, consultée le 02.02.10

I. L'expérience d'une ambition urbanistique environnementale : multiplicité de l'action et limites territoriales

« *L'évolution de l'urbanisme passe par la nécessité d'incarner les nouvelles idées, exigences et aspirations des opérations urbaines circonscrites, pour leur donner vie et pour les tester* », explique Cyria Emelianoff, géographe et spécialiste de l'aménagement du territoire¹². En ce sens, il semble que les éco-quartiers, comme nouvelle forme d'urbanisme, avancent des propositions d'abord sur la nécessité d'un nouveau rapport de la ville à la nature, pour le bien-être citoyen, ensuite sur la responsabilité des éléments urbains dans un contexte de dégradation écologique planétaire. Ils innovent principalement en ce qu'ils s'essayent à repenser l'environnement urbain vers un meilleur équilibre écologique. Ils innovent parce qu'ils le font à travers un champ d'actions multiple : la promotion de la coexistence entre espaces naturels et densité urbaine, l'importance accordée à la lutte contre la consommation énergétique urbaine et la protection des éco-systèmes, une dynamique sensibilisatrice, pédagogique et responsabilisatrice de l'habitant à son environnement, et, enfin, la prise en compte de l'enjeu de la mobilité des citoyens. Cependant, la circonscription spatiale des éco-quartiers de Vauban et de la Zac de Bonne limite fortement l'impact de l'ensemble de ces actions sur la pollution urbaine globale. Ils comportent aussi le risque de favoriser la création de micro-territoires privilégiés dans l'accès à un environnement « sain ». Ces deux questions sous-tendent chacun de nos axes d'analyse.

1. La recherche d'une conciliation entre urbain et nature : repenser la densité et valoriser un nouvel habitat

L'axe majeur commun, et le plus médiatisé, des éco-quartiers de Vauban et de la Zac de Bonne est, celui de leurs politiques environnementales respectives. Il s'agit ici de savoir à quel point les aspects techniques et d'aménagement de l'espace que ces politiques promeuvent sont une clé pour repenser le territoire urbain dans un travail de réconciliation novateur entre espaces naturels et densité urbaine.

1.1 Rendre la densité vivable par la réintroduction du végétal

Les éco-quartiers tentent de répondre à un double enjeu : celui de la densité, nécessaire, et celui de la pleine réintégration de la nature dans l'espace urbain. La

¹² « À quoi servent les éco-quartiers ? », Entretien C. EMELIANOFF par A. LOUBIÈRE, in *Alternatives économiques*, Hors Série n°39, « La Ville autrement », juin 2009

densification est une réponse obligée à l'étalement urbain, au mitage du territoire et à la dispersion des activités, dans leurs conséquences sur l'accès à la ville et sur la génération hypertrophiée de déplacements. Repenser la densité en ville c'est aussi maîtriser le foncier, réutiliser et dynamiser les espaces sous-utilisés¹³. Parallèlement, les éco-quartiers vont considérer la nature comme un élément constitutif de l'espace urbain, comme une nécessité pour une nouvelle qualité de vie en ville.

Ainsi, en lançant le projet du quartier Vauban, la ville de Fribourg-en-Brigau, impliquée depuis les années 1970 dans la réduction globale de son empreinte écologique, souhaitait réaliser un nouvel ensemble de constructions « (...) selon le modèle de la « cité-jardin », qui propose une synthèse entre la vie en ville et celle à la campagne »¹⁴. Sur les 38 hectares de terrain de cette ancienne caserne militaire, environ 10 hectares regroupent des bâtiments¹⁵, censés accueillir à terme 5 000 habitants. La densité est élevée, mais près de trois-quart du quartier est dédié – en dehors des rues, chemins, et parking en silo – à des jardins publics ou partagés ; ceux-là sont aménagés au centre ou au pied des îlots d'habitation.

Appartenant à la seconde vague d'éco-quartiers européens des années 2000, le projet de la Zac de Bonne de la mairie de Grenoble, est dans ce domaine l'écho de son aîné, même si Michel Destot, député-maire de Grenoble, affirme n'avoir « aucun modèle »¹⁶. Convertissant ici aussi une friche urbaine, terrain d'une ancienne caserne militaire, pour répondre à la forte demande de logement en ville, la Zac de Bonne a cherché à intégrer pleinement la flore et autres éléments naturels dans son aménagement. Sur son périmètre de 8,5 hectares, qui accueillera 850 habitants, la Zac déploie un parc de 4,5 hectares, soit plus de la moitié de sa superficie. Comme à Vauban des jardins partagés ont été conçus au cœur des îlots d'habitation, et au milieu des lotissements un parc central a été aménagé.

« La nature dans les éco-quartiers ne participe pas d'un modèle agreste ou pittoresque et ne concourt pas uniquement à leur agrément, analyse l'architecte et urbaniste Philippe Madec. Elle devient utilitaire »¹⁷. En expérimentant le couple urbain-nature vers un nouveau syncrétisme, les éco-quartiers donnent des pistes à l'urbanisme durable. Selon Antonio Da Cunha, directeur de l'Institut de géographie et de l'Observatoire de la ville et du

¹³ « Nature et ville : quelles nécessités ? », in *Vues sur la ville*, Dossier « Ville et nature : une nouvelle alliance », n°24, Publication de l'Observatoire université de la ville et du développement durable, Université de Lausanne, mai 2010

¹⁴ Document de présentation du quartier de Vauban dans le cadre de l'Exposition de projets de quartiers durables issus de la régénération de friches urbaines, organisé par l'Association Ecoparc et l'Office fédéral de la statistique suisse, 2006/2007, disponible sur le site de Ecoparc à l'adresse suivante http://www.ecoparc.ch/html/fr/0263a_fr.html, consulté le 02.02.10

¹⁵ idem

¹⁶ Site de Novethic, Le media expert du développement durable, « Planète, Institutions, Collectivités locales » : « La Zac de Bonne de Grenoble, vitrine des éco-quartiers », par Béatrice Héraud, 06.11.2009, disponible à l'adresse suivante : http://www.novethic.fr/novethic/planete/institution/collectivites_locales/la_zac_bonne_grenoble_vitrine_eco_quartiers_francais/122223.jsp, consultée le 29.04.10

¹⁷ « Ajouter l'éthique à la technique », Entretien de P. MADEC par M. LEMONIER, in *Diagonal*, n°178, novembre 2008, pp 37-38

développement urbain de l'Université de Lausanne, la densité n'est acceptable que s'il y a requalification urbaine, notamment par la réintroduction d'espaces verts : « *Il est admis que l'efficacité de la densification dépendra de la qualité du cadre de vie : la valorisation des espaces publics (...) émerge ainsi comme un facteur majeur de réussite d'une stratégie permettant de contenir l'étalement.* »¹⁸. Cette façon dont éco-quartiers se proposent de revaloriser le territoire est la prise de conscience du caractère vital d'une révolution de l'urbanisme vers l'intégration plus profonde de l'élément naturel pour maintenir d'une ville vivable. Au delà de la réintroduction massive du végétal, cette prise de conscience se traduit aussi, à Vauban et sur la Zac de Bonne, par la prise en considération des éco-systèmes des terrains et surtout la promotion d'un habitat plus respectueux de l'environnement.

1.2 Des « laboratoires d'écologie urbaine »¹⁹ ? Prise en compte des éco-systèmes et habitats écologiques

L'architecture et l'aménagement du territoire des éco-quartiers de Vauban et la Zac de Bonne présentent des qualités concrètes dans la préservation des écosystèmes. Le ruisseau qui traverse Vauban, au-delà de l'imaginaire rural qu'il suscite, est ainsi destiné à alimenter la végétation alentour. Le cycle végétal²⁰ développé dans le quartier - jardins isolés et continus, ruisseau -, est entretenu par des plantes grimpantes qui courent sur les murs de nombreux immeubles et maisons. De l'extérieur, la Zac de Bonne apparaît plus classique : en effet, le quartier de 8 hectares se trouve en plein centre-ville – contrairement à Vauban, à 3 km du centre de Fribourg-en-Brisgau –, et l'une des priorités de la Grenoble était d'intégrer pleinement le projet au tissu urbain existant. Difficile donc développer un quartier avec des pans de nature sauvages, comme cela est le cas sur les 38 hectares de Vauban. Dans son aménagement, la Zac de Bonne traduit le réalisme de la réhabilitation d'une friche urbaine en plein centre-ville. Plusieurs bassins ont été créés au milieu de ce qui a été qualifié de « parc écologique »²¹ (diverses ambiances végétales qui y ont été implantées) et de nombreux

¹⁸ A. DA CUNHA, « Développement urbain durable, écourbanisme et projet urbain : principes stratégiques et démarches », in A. DA CUNHA *et al.* (dir.), *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2005, pp 175-192

¹⁹ Formule de P. KERMEN, ancien élu Verts, deuxième adjoint au maire de Grenoble, à propos de la Zac de Bonne, extraite de « Gérer la ville durable », Entretien de P. KERMEN, in *Alternatives économiques*, Hors Série n°39, idem

²⁰ « Quartiers et structure urbaine : quelles articulations pour un développement urbain durable ? » par J.-P. DIND, M. THOMANN, Y. BONARD, in *Urbia. Les Cahiers du développement durable*, n°4, « Éco-quartiers et urbanisme durable », UNIL, 4 juin 2007 : « Organiser la nature en réseau permet d'optimiser sa fonction écosystémique (...). Un réseau vert continu forme un support favorable tant pour le développement de la flore et la faune que pour la qualité de vie des citoyens. »

²¹ Site de présentation de la Zac de Bonne, « Le projet d'aménagement urbain, Le parc écologique », disponible à l'adresse suivante : <http://www.debonne-grenoble.fr/1-2.htm#>, consultée le 10.02.10

immeubles de la Zac sont dotés de toitures, ou façades « végétalisées »²². Le centre commercial sera pour sa part climatisé par un système de refroidissement de l'air grâce à la nappe phréatique du site²³. « *L'enjeu (i.e de la végétalisation) ne se réduit plus à accompagner le tracé de belles avenues ou de contribuer à l'agrément de lieux reposants, il s'agit également d'absorber le CO₂, de permettre le bon fonctionnement du cycle de l'eau, de réduire les pics thermiques et de contribuer à la biodiversité* », souligne la Revue d'urbanisme *Diagonal* dans un article dédié à la Zac de Bonne²⁴.

À la protection directe des éco-systèmes, les deux éco-quartiers ont mis en valeur les savoir-faire en matière de réduction énergétique des bâtiments. « *Le secteur des bâtiments est responsable d'environ 40% de la consommation totale d'énergie en Europe* », rappelle le Ministère français de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la mer²⁵. « Haute Qualité environnementale », « efficacité énergétique », « maisons passives », sont autant de notions au cœur des politiques de réduction de la consommation énergétique des bâtiments européens²⁶ ; les éco-quartiers en ont fait un crédo. Des systèmes de récupération des eaux pluviales depuis les toits alimentent par exemple les chasses d'eau ; parallèlement, l'énergie solaire et des matériaux de constructions naturels et isolants sont fortement mis en valeur. En introduisant des objectifs techniques supérieurs aux normes moyennes, on peut considérer que les deux éco-quartiers sont instigateurs d'une nouvelle volonté politique. Les coûts de construction initiaux sont relativement élevés, il s'agit pour l'autorité locale de convaincre les architectes de s'y conformer, tout en imposant aux promoteurs que les prix de vente ou de location n'y soient relatifs. Cependant, les limites de cet exercice sont réelles, et se font particulièrement ressentir à Vauban²⁷.

Pour comprendre les efforts des deux éco-quartiers en termes d'écologie urbaine, il faut bien voir que les villes Fribourg-en-Brisgau et de Grenoble sont historiquement impliquées dans des politiques d'énergie locale durable. Dès les années 1970, Fribourg s'est opposé à un projet de centrale nucléaire, et Grenoble de son côté a très vite eu conscience des enjeux écologiques en raison de sa morphologie géographique, qui la place dans une cuvette au milieu de massifs

²² Site de présentation de la Zac de Bonne, « Le projet d'aménagement urbain, Le logement », disponible à l'adresse suivante : <http://www.debonne-grenoble.fr/1-1.htm#>, consultée le 10.02.10

²³ « Grenoble. Un laboratoire à énergie positive », in *Diagonal*, n°178, novembre 2008, p 51

²⁴ idem

²⁵ Site du MEEDDAT, « Logement, aménagement durable et ressources naturelles, Actualités, Europe : un portail internet pour réduire la consommation d'énergie des bâtiments », disponible à l'adresse suivante <http://www.developpementdurable.gouv.fr/Europe-un-portail-internet-pour.html>, consultée le 16.04.10

²⁶ Voir à ce sujet la Directive européenne sur la Performance énergétique des bâtiments, en cours de révision. Site du Parlement européen, « Synthèses de la législation européenne, Efficacité énergétique, Performance énergétique des bâtiments », disponible à l'adresse suivante : http://europa.eu/legislation_summaries/energy/energy_efficiency/127042_fr.htm, consultée le 15.03.10

²⁷ Voir II. 1. 1.2 Des quartiers pour qui ? La question de la mixité et de la justice sociale dans la construction de quartiers « durables »

montagneux²⁸. En ce sens, les éco-quartiers de Vauban et de la Zac de Bonne sont en effet des « vitrines écologiques », mais font partie d'une politique historique des villes auxquelles ils appartiennent des villes auxquelles ils appartiennent, comme laboratoires d'expérience écologique urbaine.

Les actions pour la réduction de l'impact environnemental et la promotion des énergies renouvelables dans les deux éco-quartiers :

	Vauban²⁹	Zac de Bonne³⁰
Habitat : Energie / Matériaux	<ul style="list-style-type: none"> • Énergies renouvelables, solaire et autres : usine de cogénération, alimentée à 80% par des copeaux de bois et à 20% par du gaz naturel, desservant l'ensemble des logements du quartier (exceptées les maisons passives); des toits photovoltaïques couvrent de nombreux des bâtiments. Les deux énergies combinés permettent de couvrir 65% de la demande en électricité³¹. • Consommation moyenne : ≤ 65 kWh/m²/an pour l'ensemble des habitats (moyenne d'un habitat en Allemagne : 170kWh/m².an en 2006³², et moyenne de 250kWh/m².an en France selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie). <i>Note : La consommation énergétique d'un bâtiment est mesurée en KWhep/m².an (kilowatt heure d'énergie primaire par mètres carrés à l'année).</i> • Bâtiments « passifs » et « positifs » : 150 bâtiments passifs consomment moins de 15kWh/m².an; 58 maisons dans le « lotissement solaire » produisent plus d'énergie qu'elles n'en consomment ; les deux types de bâtiments sont dotés de triple vitrage et de panneaux photovoltaïques spécifiques, les seconds sont construits en bois. • Obligation de construction : toute nouvelle construction doit répondre aux standards de basse consommation au moins³³. 	<ul style="list-style-type: none"> • Énergies renouvelables, solaires et autres: 8 micro-cogénération (moteurs à gaz) assurent la consommation de 8 bâtiments en électricité et la moitié des besoins en chauffage. Panneaux photovoltaïques sur le centre commercial, ainsi que sur 435 des 850 logements de la Zac (co-financé par le programme européen CONCERTO), assurant 45% de leurs besoins en eau chaude sanitaire. Ces mêmes logements s'appuient la ventilation, l'isolation du bâti, et un vitrage isolant pour économiser de l'énergie. • Consommation moyenne : pour ces mêmes 435 logements, objectif de consommation de chauffage ≤ 50 kWh/m²/an, d'eau chaude sanitaire ≤ 35 kWh/m²/an, et d'électricité des parties communes $\leq 4,4$ kWh/m²/an; même objectifs affichés pour l'école élémentaire • Bâtiment « positif » : un bâtiment de bureaux de 1 600 m².

²⁸ En 2004, les panneaux photovoltaïques construits par la ville de Fribourg, associés à l'énergie d'éoliennes, couvraient 4% de la consommation des ménages²⁸. La ville de Grenoble adopté un plan d'action climat intitulé « Grenoble, Facteur 4 », dans lequel elle encourage notamment l'amélioration de la performance énergétique du bâti existant (depuis 2009 et pour une durée de 4 ans), ainsi que la production d'énergies renouvelables par les fournisseurs locaux.

²⁹ Document de présentation du quartier de Vauban dans le cadre de l'Exposition de projets de quartiers durables issus de la régénération de friches urbaines, organisé par l'Association Ecoparc, idem.

³⁰ Programme CONCERTO / SESAC 2005-2010, Énergies renouvelables et habitat durable pour la ville de demain, document de présentation, disponible sur le Site de la Zac de Bonne, « La qualité environnementale et architecturale, Le programme européen Concerto », disponible à l'adresse suivante : debonne-grenoble.fr/images/concerto.pdf, consultée le 15.03.10

³¹ ARENE Ile-de-France, « Quartiers durables. Guide d'expériences européennes » op cit

³² « L'Efficacité énergétique des bâtiments », document d'analyse de l'Ambassade de France en Allemagne, Service pour la Science et la Technologie, disponible à l'adresse suivant <http://www.developpementdurable.banquepopulaire.fr/ddfr/liblocal/docs/textes-fondamentaux/efficacite-energetique-des-batiments.pdf>, consultée le 20.04.10

³³ Site du Vauban Forum, « Our projects », disponible à l'adresse suivante : <http://www.forum-vauban.de/overview.shtml>, consultée le 10.02.10

Ces différentes avancées techniques, énergétiques, architecturales, et d'aménagement du territoire ne sont pas négligeables, mais l'hyper-performance (des bâtiments, de protection des éco-système, de valorisation de l'eau et des jardins, etc.) semble ne pouvoir être que circonscrite à des quartiers de quelques hectares. La limite de l'échelle conduit concrètement l'éco-quartier de haute performance technique à un relatif impact sur le reste de la ville. On ne peut pas non plus faire abstraction du fait du marketing urbain dans un contexte de concurrence entre les villes européennes. L'impact le plus probable serait l'effet d'entraînement³⁴ qui conduirait à la multiplication de constructions urbanistiques hyper-performantes isolées, et cela constitue ouvertement un risque dans la vision globale, transversale et systémique que devrait poursuivre une ville et son territoire alentour. Cependant, Vauban et la Zac de Bonne tentent de palier à cette limite territoriale en actionnant d'autres leviers de l'écologie urbaine au « potentiel de diffusion » plus élevé.

2. Vers un bouleversement de schémas urbains traditionnels : nouvelles mobilités et la place accordée à l'habitant dans la gestion de son environnement

Vauban et la Zac de Bonne se sont attachés à deux autres domaines qui touchent à l'environnement, et qui nous semble porter, potentiellement, un changement de paradigme profond dans la réflexion urbaine. La mobilité et l'importance accordée aux modes de déplacements doux et à la réduction des distances imposées, en premier lieu ; l'introduction d'une figure du citoyen-citoyen responsable de son environnement, ensuite.

2.1. Mobilité douce au sein du quartier quartier, ou la fin de la ville organisée pour l'automobile

D'une manière générale, la voiture s'est imposée milieu urbain sous la convergence de plusieurs facteurs : promotion de l'objet, synonyme de liberté, étalement urbain, manque d'infrastructures de transports public, mésestime des conséquences environnementales, etc. La politique des éco-quartiers cherche à renverser cette tendance qui a fait foi depuis plus de cinquante ans. Vauban et la Zac de Bonne valorisent en effet fortement les modes de déplacement doux ou « en commun » (marche, vélo, autobus, tramway, etc.), et mènent parallèlement une politique plus ou moins accomplie de dissuasion de l'usage de voiture.

³⁴ G. PEISSEL, « Quels outils pour la ville durable ? », in *Urbanisme*, La Ville durable en question(s), n°363, novembre-décembre 2008 : « (...) leur (i.e. ceux des éco-quartiers) effet d'entraînement de solutions architecturales et énergétique est évident (...) ».

Vauban a été parmi les éco-quartiers les plus ambitieux en la matière. L'objectif de ses premiers habitants était de créer un quartier « zéro voiture ». Une seule voie autorise la circulation des automobiles à 30 km/h, elle permet de relier Vauban aux quartiers voisins, pour favoriser l'attractivité du quartier ; ailleurs les voitures ne peuvent circuler que pour livrer ou en déposer minute et la vitesse y est limitée à 5 km/h. Vauban a aussi insisté sur le facteur stationnement : le prix d'une place de parking privée (une place est obligatoire pour tout logement construit en Allemagne) est élevée, de l'ordre de 17 500 euros, il est donc proposé aux habitants de s'engager à ne pas acquérir de voiture pendant dix ans ou plus. 25% des habitants ont fait ce choix et se sont rassemblés, pour 1500 d'entre eux dans l'association d'autopartage Carfrei³⁵, 50% ont une place de stationnement dans les parkings-silos collectifs en périphérie du quartier et 25% ont un garage privatif³⁶ (ceux là possèdent les habitations sur le pourtour du quartier). À Grenoble, les autorités n'ont pas été aussi loin. L'objectif affiché pour le quartier est de réduire l'usage de la voiture, et non pas de l'exclure presque entièrement comme à Vauban. Là encore la différence d'emplacement et de contexte des deux éco-quartiers joue dans ce choix. L'aménagement de Grenoble correspond plus à une réalité qui pourrait se voir multiplier : l'usage de la voiture peut être réduit, mais il continuera de faire partie des besoins de mobilité. Dans les quatre voies qui traversent la Zac de Bonne, la vitesse est ainsi limitée à 30 km/h. Cependant des parkings privés ont été placés sous tous les îlots d'habitation, même s'ils présentent « (...) *des normes (i.e de stationnement) inférieures au taux de motorisation constaté en centre-ville* », expliquait Michel Gilbert, de la Direction de la mobilité et des transports de Grenoble Alpes Métropole lors de la rencontre régionale « La mobilité au cœur des éco-quartiers » à laquelle nous nous sommes rendues³⁷. Une seule place de stationnement a été dédiée à un système d'autopartage – Alpes Autopartage – pour tout le quartier. Plus ambitieuse qu'ailleurs, la politique de restriction de la voiture des éco-quartiers reste notamment soumise aux résistances des promoteurs immobiliers, aux attentes des habitants et des commerces, et aux trames de transport automobile existantes de la ville. Les aménageurs de la Zac de Bonne ont accepté que soit placé un parking de 400 places sous le centre commercial du quartier, allant dans le sens d'une pérennisation de l'usage de la voiture par les Grenoblois. Dans le sens inverse, en ne laissant pas les voitures se garer en pied d'immeuble ou sous les immeubles (en dehors de ceux placés sur le pourtour du

³⁵ Association dont les membres ont contourné l'obligation de construire un parking pour un logement en achetant en commun des terrains qui pourront à terme, si certains le souhaitent, accueillir des parkings ; Carfrei a aussi créé un système d'autopartage pour ses membres.

³⁶ Document de présentation du quartier de Vauban dans le cadre de l'Exposition de projets de quartiers durables issus de la régénération de friches urbaines, op cit

³⁷ Présentation de la journée disponible sur le Site du Club des Territoires et des Villes cyclables, « Autres manifestations, La mobilité au cœur des éco-quartiers », à l'adresse suivante : http://www.villes-cyclables.org/?titre=&mode=actualité_un&id=1379&crit1=303, consulté le 01.04.10

quartier), les aménageurs et les habitants de Vauban ont voulu éviter l'automatisme de l'usage de celles-ci. Ce choix incitatif a lui aussi ses limites : il repousse volontairement le stationnement de la voiture dans les quartiers voisins.

Pour compenser et soutenir leurs respectifs efforts de réduction de l'usage automobile, Vauban et la Zac de Bonne ont insisté sur l'offre alternative de transports et leur accessibilité. « *Quand on habite à plus de 10 minutes d'une station de transports en commun, on ne l'utilise pas* », explique Taoufik Souami, chercheur au CNRS et directeur du programme « Changement climatique, mobilités urbaines et cleantech » de l'Institut pour la ville en mouvement³⁸. Vauban est relié au centre-ville par une ligne de tramway, prolongée pour l'atteindre, et par des lignes d'autobus. Grenoble a fait de même en prévoyant la desserte du quartier d'ici 2014 par l'une des lignes de tramways de la ville, un service complété par un réseau dense de lignes de bus à proximité ou traversant les voies du quartier. Ils ont parallèlement fortement mis en valeur l'usage du vélo et la marche à pied en quadrillant leurs territoires respectifs de voies cyclo-piétonnes. Des aménagements ont été prévus pour valoriser et favoriser cette mobilité « douce » : parkings à vélo fermés obligatoires, sécurisation des voies, points d'accroche, éclairage la nuit. Cet effort là encore a été plus soutenu à Vauban : puisque la voiture est presque complètement exclue, tout l'aménagement interne est pensé pour la marche et le vélo (pour se rendre à l'école, dans les commerces, pour rejoindre la route qui mène au centre-ville).

Ces deux politiques combinées (réduction de l'usage de la voiture – offre de transports alternatifs) dans lesquelles se sont engagés les deux éco-quartiers sont cohérentes avec la politique des transports des villes de Fribourg et de Grenoble³⁹, qui déploient des efforts de même nature à l'échelle de leur territoire. L'intérêt de la nouvelle stratégie de mobilité promue est de maintenir des voies, nécessaires, reliant le quartier à la trame des voies alentour, tout en réduisant fortement la vitesse autorisée (avec des effets dissuasifs directs, et des effets sur la vie du quartier : possibilité pour les enfants de se déplacer en sécurité, réduction de la pollution et de la gêne sonore). L'offre d'autopartage imaginée – même si elle est limitée sur la Zac de Bonne - promet un meilleur taux d'usage des voitures par les habitants du quartier pour leurs déplacements hors quartier. L'usage du vélo personnel au

³⁸ « La cohabitation des moyens de transport bouleverse la ville », in *Le Monde*, du 18.11.09, disponible sur le site du Monde à l'adresse suivante : http://abonnes.lemonde.fr/cgi-bin/ACHATS/ARCHIVES/archives.cgi?ID=3_8504d561049164aa_1332478be609aa0a0f569ffaf2beba4, consultée le 08.05.10

³⁹ Objectifs de Grenoble exposés par M. GILBERT lors de la manifestation « La mobilité au cœur des éco-quartiers », idem : diminuer la part modale la voiture de 54 % à 44 %, limiter à 60 % la surface affectée à l'automobile affectée à l'automobile, stabiliser le trafic automobile en distances parcourues dans l'agglomération ; Vauban est impliquée dans une politique « (...) d'incitation aux "déplacements doux", (...) plus de la moitié d'entre eux se font à vélo, en tramway, en bus et en transport ferroviaire régional », souligne le dossier de l'ARENE Ile-de-France, « Quartiers durables. Guide d'expériences européennes », op cit

quotidien, dans des déplacements en ville, est aussi fortement valorisé par la favorisation dans le quartier même. En effet, celui qui prendra son vélo pour se rendre à la pharmacie du quartier, ira potentiellement plus qu'un autre dans le centre-ville avec ce même mode de transport. Pour activer ces propositions de déplacements et les autres efforts de leur politique environnementale, les écoquartiers de Vauban et de la Zac de Bonne ont insisté sur le facteur « habitant ». Ce sont en effet les habitants qui doivent s'emparer l'offre infrastructurelle, et pérenniser la protection de l'environnement aménagée.

2.2 La figure du citoyen-citoyen : sensibilisation, pédagogie et responsabilisation de l'habitant à son environnement

« L'information et la formation (...) permettent aux populations locales d'intégrer, en qualité d'éco-citoyens et utilisateurs des aménagements réalisés, les principes du développement durable dans leurs comportements et leurs modes de vie », souligne l'Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies d'Ile-de-France dans son Guide d'expérience des quartiers durables⁴⁰. En réveillant leur conscience environnementale, et en valorisant l'implication des citoyens dans le projet urbain, les éco-quartiers vont au delà d'une simple politique écologique infrastructurelle ou architecturale. Grenoble a, dès l'amorce du projet, installé un bureau d'information sur le site de la Zac de Bonne pour informer et sensibiliser le public à ses enjeux. À Vauban, le Forum Vauban, l'association d'habitants qui participe à la gestion du quartier⁴¹, édite un magazine de sensibilisation et d'information sur l'éco-quartier. Avec le soutien de la Fondation allemande pour l'environnement et le programme européen Life, des groupes de travail ont par ailleurs été menés au sein de cette association. Au cours de ces rencontres, des experts ont conseillé et apporté des recommandations techniques aux habitants sur les qualités et l'entretien du quartier. Même constat sur la Zac de Bonne où le modèle-type de charte d'objectifs pour les logements prévoit une notice explicative dédiée aux habitants sur les objectifs poursuivis par leur habitat en termes de réduction de l'empreinte écologique et les démarches à suivre pour s'y conformer⁴². Des panneaux informatifs ont aussi été dressés à Vauban, qui détaillent les caractéristiques de chaque habitation écologique.

Au delà de ces efforts de sensibilisation et de pédagogie, une dynamique de responsabilisation des habitants, plus ambitieuse, est initiée. Elle est nécessaire à la cohérence de la durabilité de

⁴⁰ ARENE Ile-de-France, « Quartiers durables. Guide d'expériences européennes », op cit

⁴¹ Voir II. 2. 2.1 La concertation et la participation des habitants au projet du quartier : une nouvelle façon de faire la ville

⁴² Site de la Zac de Bonne, « La qualité environnementale et architecturale, Charte d'objectifs », disponible à l'adresse suivante http://debonnegrenoble.fr/images/charte_objectifs.pdf, consultée le 20.04.10

la ville. Pour Pierre Lefèvre, la dimension participative de la ville durable « (...) *n'a de sens que si elle s'appuie sur la mobilisation des habitants eux mêmes* »⁴³. Les jardins d'îlots sont, dans les deux éco-quartiers, partagés et à charge des habitants de les entretenir. À Vauban, des logements autogérés et indépendants ont été établis dans quatre anciens bâtiments de la caserne⁴⁴, ses locataires sont tenus de donner 105 heures de leur temps pour l'entretien et la gestion des bâtiments, travaillant notamment à la « (...) *réhabilitation et la rénovation écologique des bâtiments* »⁴⁵. Ce système de logement autogéré n'a pas été prévu par les aménageurs la Zac de Bonne. Là encore cette tradition est peu caractéristique de la France, même si elle apparaît progressivement dans certains projets urbains de manière isolée. Par ailleurs, les deux sites se sont dotés d'une école, et chacune travaille à développer chez les enfants une conscience écologique. À Vauban les enfants sont initiés au tri sélectif, et sur la Zac de Bonne, l'école Lucie Aubrac (construite selon les normes HQE), propose une plaquette explicative des bons réflexes pour éviter de gaspiller l'énergie dans le bâtiment⁴⁶. Il y a ainsi une différence décisive, explique Cyria Emelianoff, entre la pédagogie et la sensibilisation à l'environnement, « *mode d'emploi utile de l'habitat écologique* »⁴⁷, et la responsabilisation. « *Aider les habitants à devenir des acteurs de leurs modes de vie (...), des auteurs de leur environnement proche et lointain, de l'aménagement écologique de leur quartier, est une voie plus sûre vers un développement durable que la construction de cadre de vie dont la durabilité serait préfabriquée* »⁴⁸, analyse la chercheuse. Nous analyserons en ce sens en seconde partie d'analyse l'introduction de la concertation et de participation des habitants dans la construction des éco-quartiers. Force est de constater que la responsabilisation est plus prégnante à Vauban, où la conscience écologique des initiateurs du projet transparaît concrètement dans la gestion du quartier. Cette dynamique « bottom-up » est relativement caractéristique des pays du Nord de l'Europe et de l'Allemagne, dans lesquels les citoyens s'organisent plus souvent pour mener des actions communes. Le risque le plus probable des éco-quartiers en construction en France ou dans le Sud de l'Europe serait de négliger cet aspect de responsabilisation, alors qu'il est au cœur même de tout changement de modèle de la ville. Il faudra voir à terme la fonction que se donnent les habitants de la Zac de Bonne dans la protection de leur environnement (autogestion, initiative de mobilité

⁴³ « Voyages dans l'Europe des villes durables » in *Revue Urbanisme*, idem

⁴⁴ Logements organisés sous l'initiative SUSI, Selbstorganisierte Unabhängige Siedlungsinitiative, menée dès 1990 par des habitants à la recherche de logements bon marché organisés en association et SARL

⁴⁵ ARENE Ile-de-France, « Quartiers durables. Guide d'expériences européennes », op cit

⁴⁶ Site de présentation de la Zac de Bonne, « Le projet d'aménagement urbain, L'école », disponible à l'adresse suivante : <http://www.debonne-grenoble.fr/images/LucieAubrac.pdf>, consultée le 20.04.10

⁴⁷ C. EMELIANOFF, « Les quartiers durables en Europe : un tournant urbanistique ? », in *Urbia. Les Cahiers du développement durable*, n°4, Éco-quartiers et urbanisme durable, UNIL, 4 juin 2007

⁴⁸ idem

partagée, appel à des aménagements nouveaux, etc), et d'interroger alors la possibilité pour un projet lancé par une mairie d'être réapproprié de façon innovante par ses usagers.

Les éco-quartiers de Vauban et de la Zac de Bonne constituent ainsi des expériences écologiques urbaines ambitieuses. Rappelons cependant que le choix même de l'expérience de haute qualité environnementale à l'échelle d'un quartier reste sujet à débat⁴⁹. Les coûts de l'hyper-performance circonscrite pose la question de leur accès, et interrogent directement leur faire-valoir de quartier durable : à quel point la critique de la « vitrine écologique » est-elle validée ? Pour y répondre, il est nécessaire d'interroger l'innovation et la qualité des politiques économiques et sociales de ces nouvelles formes-pilotes d'urbanisme. Principalement développés, à notre sens, dans l'axe de la mixité des fonctions - qui appelle de nouveau l'enjeu de la densité -, et de la mixité sociale, il s'avère que les objectifs initiaux ne sont pas toujours suivis des résultats escomptés. Pour les aménageurs, le choix de l'échelle est justement celui qui favoriserait la proximité entre l'action et le citoyen, et qui permettrait de s'ajuster aux besoins économiques et sociaux locaux⁵⁰. L'action hyper-locale permettrait d'impulser une nouvelle forme de gouvernance urbaine, qui intègreait les habitants au projet à travers la concertation et la participation aux côtés des professionnels et des autorités locales. Et les porteurs de projet de rappeler que la transversalité des politiques et des acteurs autour du projet devrait être appuyé par une coordination des politiques menées entre les échelles d'action supérieures (ville, région, État, Union européenne).

II. L'éco-quartier à l'épreuve de ses enjeux économiques et sociaux : quelle mixité socio-fonctionnelle ? quelles nouvelles gouvernances ?

En cherchant à concentrer de façon cohérente sur un territoire restreint habitats, entreprises, commerces, école, espaces culturels et de loisir, etc., les éco-quartiers de Vauban et de la Zac de Bonne font la promotion d'espaces urbains riches et denses, centrés sur la proximité - on rejoint ici la problématique de la mobilité. La question sociale se pose en conséquence : à quel point ce type d'urbanisme peut préserver, et valoriser justice et mixité sociale, enjeux centraux du développement urbain durable ? Les réponses des deux éco-

⁴⁹ « Mot nouveau, démarche d'avenir », in *Diagonal*, n°178, novembre 2008, p 32

⁵⁰ « Projets de quartiers durables : de l'intention à la réalisation », résumé du Colloque de l'Observatoire de la ville et du développement durable, Université de Lausanne, 4 et 5 septembre 2008, disponible à l'adresse suivante <http://www.unil.ch/ouvdd/page56231.html>, consultée le 14.03.10

quartiers différents, et montrent les difficultés de l'exercice. Le facteur d'innovation résiderait plus à notre sens dans la gouvernance et le bouleversement du jeu des acteurs de la ville. Si l'expérience a encore à s'enrichir, l'idée est avancée : il faut placer le citoyen-citadin au cœur du processus de construction de son environnement. Si la concertation et la - relative - participation au projet urbain constitue une première étape, il serait dommageable que les autorités et les acteurs du projet s'y limitent. Il est nécessaire que l'on donne aux habitants les outils qui leur permettent de participer, d'alimenter et d'enrichir leur environnement quotidien pour construire une ville durable⁵¹. En ce sens, l'Union européenne accorde une place croissante au principe de subsidiarité et aux actions des associations et collectivités locales⁵². L'objectif européen exprimé est de se rapprocher du citoyen et de ses besoins. Pour se faire, il semble nécessaire que les échelles d'action et les domaines des politiques se répondent et se complètent ; une nouvelle gouvernance dans laquelle les autorités locales plaident fermement pour avoir leur place.

1. Un quartier riche de sa mixité fonctionnelle, pour quel accès social ?

L'éco-quartier s'ancre pleinement dans la voie de la ville dense, pour des raisons écologiques évidentes aujourd'hui, et y associe intimement un renouveau de la mixité fonctionnelle. Cette mixité fonctionnelle répond à la volonté de limiter les déplacements subis, en offrant sur le territoire proche les services et infrastructures du quotidien. Elle entendrait aussi créer, par les interactions des individus et qualité des lieux, un espace urbain vivant, loin du modèle des banlieues pavillonnaires endormies. Mais comment les éco-quartiers peuvent-ils optimiser la mixité fonctionnelle, en plus des impératifs environnementaux, sans perdre de vue la justice et la mixité sociale ?

⁵¹ voir à ce sujet « Villes 2.0 ... & Co ! », retour d'analyse de Laurence Sellincourt, du cabinet Chronos, sur le projet Villes 2.0 mené avec la Fondation internet génération (FING) : « *La démocratie au quotidien impose que l'utilisateur (...) de la ville soit « convoqué » en tant que citoyen. Cela signifie qu'il développe une culture urbaine nécessaire à l'exercice de sa responsabilité et pour accepter les compromis à faire* », explique Laurence Sellincourt dans un article disponible sur le Site du Groupe Chronos à l'adresse suivante : <http://www.groupechronos.org/index.php/fre/themas/dossiers/villes-2.0-co>, consulté le 15.04.10

⁵² voir à ce sujet le Livre blanc sur la Gouvernance européenne qui présente les recommandations de la Commission européenne dans lequel elle appelle notamment à « *renforcer l'interaction avec les collectivités régionales et locales et la société civile* » et précise qu'elle « *établira un dialogue plus systématique, à un stade précoce de l'élaboration des politiques, avec les représentants des collectivités régionales et locales (...)* », disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante : http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2001/com2001_0428fr01.pdf, consultée le 20.04.10 ; voir aussi le rapport sur *Le rôle et l'influence des autorités locales et régionales au sein de l'Union européenne*, commandité par le Comité des Régions

1.1 Multiactivité du quartier : favoriser la proximité et attirer les citoyens à l'échelle de la ville

La relative séparation spatiale des fonctions (habitat, travail, loisir) dans l'espace urbain, comme nous l'avons analysé précédemment⁵³, adossée à l'étalement urbain, a conduit à une démultiplication des déplacements et des bâtiments, principaux vecteurs de pollution urbaine et de consommation énergétique. Les éco-quartiers de Vauban et de la Zac de Bonne prennent le contre-pied de cette structuration urbaine en proposant d'associer à la densité du territoire une mixité des fonctions. Il s'agit là d'offrir un cadre de vie riche et pluriel, mais aussi de lutter contre les déplacements contraints⁵⁴ : « *La ville compacte génère des comportements de mobilité plus favorables au développement durable*, explique Francesc Magrinya, professeur à l'Université Polytechnique de la Catalogne, *dans la mesure où elle est plus efficace en ce qui concerne l'utilisation des ressources matérielles et énergétique, minimise les nécessités de mobilité motorisée, et surtout, est moins intensive en termes de consommation du sol* »⁵⁵. A Vauban, six hectares hébergent une zone d'activités et centre de services (deux de ces six hectares sont réservées aux PME et aux artisans) : l'ensemble est destiné à attirer 600 emplois⁵⁶. Sur la Zac de Bonne ce sont 6400 m² qui sont dévolus à des entreprises, et 2250 m² à un hôtel.

Outre la cohabitation entreprises-habitats, les deux éco-quartiers ont développé de nombreux commerces et infrastructures publiques. Outre la qualité de vie locale, il s'agit aussi d'attirer les autres citoyens, et éviter ainsi le risque d'un quartier isolé - un risque auquel Vauban est plus sensible. L'allée « Vauban », qui relie le quartier aux communes voisines, accueille ainsi des cafés, marché local⁵⁷, cabinets médicaux, boutiques, et autres services. Pour que cette offre de commerces et de services du quartier soit ouverte et accessible, les uniques places de stationnement du quartier ont été placés sur le trottoir qui les longe. De même, les parkings en silo aménagés à l'extérieur du quartier sont ouverts au public. Sur la Zac de Bonne, l'accessibilité aux services et commerces a été conduite différemment du fait même de son implantation. À quelques rues du centre-ville, le quartier veut être un nouvel espace de loisir et de consommation pour les Grenoblois⁵⁸. Les rues qui traversent le quartier – plus

⁵³ 1.1 Rendre la densité vivable par la réintroduction du végétal

⁵⁴ « Ajouter l'éthique à la technique », Entretien de P. MADEC par M. LEMONIER, idem

⁵⁵ F. MAGRINYA, « Mobilité durable et qualité urbaine : les quartiers de Gracia, Poblenou et El Prat de Llobregat (Barcelone) », in *Urbia, Les Cahiers du développement durable*, Ville et mobilité, n°7, décembre 2008, p 43

⁵⁶ ARENE Ile-de-France, « Quartiers durables. Guide d'expériences européennes », op cit

⁵⁷ ARENE Ile-de-France, « Quartiers durables. Guide d'expériences européennes », op cit

⁵⁸ Site de présentation de la Zac de Bonne, « Le projet d'aménagement urbain, Le centre commercial », disponible à l'adresse suivante : <http://www.debonne-grenoble.fr/1-3.htm>, consultée le 10.02.10

nombreuses qu'à Vauban, et accessibles aux voitures - sont ainsi dans le prolongement direct de rues existantes, et un effort particulier a été fait pour promouvoir l'accès aux travées cyclopiétonnes qui sillonnent le cœur du quartier. La Zac de Bonne a en effet opté pour la construction d'un grand centre commercial et de services de 15 000 m². Ce choix fait écho aux externalités négatives de la multiplication des grandes surfaces en périphérie de la ville qui accroissent les déplacements, et rongent les espaces semi-ruraux ou ruraux qui entourent la ville. Parallèlement à cette offre privée, les éco-quartiers ont chacun déployé des infrastructures publiques : école élémentaire et crèche, équipements sportifs, et centre de quartier, ont été bâtis à Vauban ; école élémentaire, résidence spécialisée pour retraités et résidence étudiante sur la Zac de Bonne. Favoriser la densité et la pluriactivité du territoire c'est aussi opter pour un urbanisme qui fasse cohabiter différents types de population aux rythmes et statuts multiples (travailleurs, habitants adultes, enfants).

Les deux éco-quartiers ont ainsi fait l'expérimentation d'une concentration dense d'activités économiques, commerciales, de services, de loisirs et d'infrastructures publiques. Une première interrogation porte toutefois, et nécessairement, sur la possibilité de renouveler cette stratégie dans des zones plus défavorisées, ou tout simplement dans des quartier qui ne profitent pas d'une médiatisation qui attire les visiteurs extérieurs, les citadins et les entreprises. Par ailleurs, et au niveau des quartiers-mêmes, l'interrogation qui se pose fondamentalement est celle de l'accès à l'habitat dans ces nouveaux cadres urbanistiques, plus ambitieux que tout nouveau quartier « moyen » dans la promotion d'un cadre de vie « vert », et dans l'accès de proximité à des ressources multiples.

1.2 Des quartiers pour qui ? La question de la mixité et de la justice sociale dans la construction de quartiers « durables »

« *Produire la ville pour tous est un enjeu de durabilité mais aussi d'équité* », écrit Alain Cluzet dans son ouvrage *Ville libérale, Ville durable ? Répondre à l'urgence environnementale*⁵⁹. Or, pour Cyria Emelianoff, l'aspect social a souvent été omis dans la première vague d'éco-quartiers européens. Les aides européennes se concentreraient depuis le début des années 1990 sur la dimension énergétique et environnementale des projets urbanistiques durables selon la chercheuse : « *Les innovations sociales, elles, n'ouvrent droit à aucune subvention* », analyse-t-elle⁶⁰. Les investissements en termes d'habitat écologique et

⁵⁹ A. CLUZET, *Ville libérale, ville durable ? Répondre à l'urgence environnemental*, op cit, p.109

⁶⁰ « Éco-quartiers. Les pionniers font école », in *Diagonal*, n°178, novembre 2008, pp 41-42

d'aménagement sont coûteux⁶¹, et se font en un sens au détriment du renouvellement urbain nécessaire des zones existantes dégradées.

« *Vauban, c'est un quartier de classes moyennes qui ont du temps et de l'argent* », reconnaît Jurgen Hartwig, urbaniste et architecte à Fribourg⁶². À la naissance du projet porté des habitants Fribourgeois, il s'agissait pourtant de trouver un terrain bon marché dans une ville en pénurie de logements. Cette exigence initiale des premiers habitants semble n'avoir trouvé son écho que dans l'achat par la SUSI⁶³ des bâtiments de l'ancienne caserne pour en faire des logements en location destinés à des familles monoparentales, chômeurs ou autres habitants défavorisés⁶⁴. Au fil du développement du quartier, en dehors de ces habitats, c'est une population relativement homogène qui s'est installée, en propriété, formant une communauté d'habitants communément consciente des enjeux écologiques, et surtout capable de s'organiser pour faire prévaloir ses intérêts. Si le prix du foncier est comparable aux autres quartiers de la Fribourg-en-Brisgau (435 €/m²), le prix des logements est bien supérieur, de l'ordre de 2200-3500€/m²⁶⁵. La situation de l'éco-quartier de la Zac de Bonne diffère en ce qu'elle ne s'est pas développée à partir d'une initiative habitante. Là, les autorités ont fait le choix de quotas, ambitieux et plus directifs : 35% de logements sociaux⁶⁶. Si la Zac veut montrer l'engagement de la ville dans une politique environnementale forte, elle se présente aussi comme « *un quartier de mixité sociale exemplaire* »⁶⁷ : résidence pour retraités, résidence étudiante, une école, la cohabitation au sein de bâtiments communs entre logement social locatif et propriété. Cette recherche de cohabitation intergénérationnelle a peiné à Vauban où certaines personnes âgées se sont senties gênées dans un quartier trop dense et trop bruyant à cause de la présence importante d'enfants jouant dans la rue⁶⁸. En ce sens, on peut interroger le risque des quartiers conduits par des habitants, qui, au delà de leur qualité en termes d'implication, peuvent rapidement constituer des espaces communautarisés, peu hétérogènes socialement.

⁶¹ Par exemple, les coûts de la construction écologique sont généralement estimés à 10 et 20% de plus par rapport à des constructions moyennes : « (...) s'ils s'amortissent sur une cinquantaine d'année au travers de charges nettement réduites, ces surcoûts ne peuvent pas être assumés par les maîtres d'ouvrage dont la logique professionnelle fonctionne sur une rentabilité à plus court terme. » estiment les chercheuses Marianne Thomann et Béatrice Brochet, », in *Vues sur la ville*, Dossier « Eco-quartier, l'habitat du futur », n°18, Publication de l'Observatoire université de la ville et du développement durable, Université de Lausanne, septembre 2007

⁶² « Leçons de ville », in *Alternatives Économiques*, Climat. On en parle (beaucoup) mais on ne fait rien (ou presque), La ville durable, un vrai chantier, n°253, décembre 2006

⁶³ Voir bas de page ¹⁵

⁶⁴ ARENE Ile-de-France, « Quartiers durables. Guide d'expériences européennes », op cit

⁶⁵ « Les quartiers durables : territoires ordinaires ou extra-ordinaires ? », in *Vues sur la ville*, Dossier « Eco-quartier, l'habitat du futur », op cit

⁶⁶ « Leçons de ville », in *Alternatives économiques*, Climat. On en parle (beaucoup) mais on ne fait rien (ou presque), n°253 décembre 2006

⁶⁷ Site de la Zac de Bonne, Lettre d'information de la Zac de Bonne, De Bonne INFO, n°5, disponible à l'adresse suivante : <http://www.debonne-grenoble.fr/images/INFO-RIVERAINS5.pdf>, consultée le 15.03.10

⁶⁸ « Participation et mixité sociale à Vauban et Riesenfeld », in *Alternatives économiques*, Hors Série n°39, op cit

En termes de mixité et de justice sociale, les deux éco-quartiers ont par ailleurs déployé un effort particulier pour favoriser l'accessibilité des espaces et bâtiments aux personnes handicapées. À Vauban, 4% des bâtiments sont accessibles (un quartier de référence théorique en proposerait 1%⁶⁹). Sur la Zac de Bonne, l'ensemble des logements construits sont accessibles ou peuvent être adaptés aux personnes en fauteuil roulant, 5% des places de parking leur sont réservées (contre 2% au niveau national), et la voirie a été aménagée pour leur permettre de se déplacer en sécurité.

Pour soutenir et dynamiser la mixité sociale, Vauban en premier lieu, et la Zac de Bonne dans une moindre mesure, ont travaillé à une meilleure cohabitation des habitants. L'idée est de favoriser les contacts, et de créer du lien dans la structure urbaine. À Vauban la coopérative de construction Genova, qui milite « *pour la mixité des générations* »⁷⁰, a ainsi développé une maison de quartier. Elle a établi une salle polyvalente destinée à la location pour les habitants, ainsi que des buanderies communes dans deux immeubles collectifs. Sur la Zac de Bonne, seuls certains bâtiments sont dotés de salles communes pour les habitants, et la préservation et la gestion des jardins d'îlot d'habitation revient à l'ensemble des habitants qui les entourent. Ces derniers dispositifs, limités, prennent le contre-pied de ce qui paraît être avancé comme une révolution de la gouvernance de la ville : l'implication de l'habitant et la centralisation des problématiques autour de ce dernier.

2. Les premiers pas d'une nouvelle gouvernance de la ville ?

Vauban a initié un nouveau processus, poussé, de concertation et de gestion par les habitants de leur quartier. Les éco-quartiers de la seconde vague européenne ont voulu s'en inspirer, parce qu'il constitue en effet un enjeu majeur dans l'activation du développement durable et d'un renouveau de la démocratie. Cependant, ces derniers s'avèrent, dans leurs objectifs comme dans leur réalisation, bien plus limités que le quartier historique allemand. Il apparaît ainsi que l'idée, en germe, ne soit pas encore portée par une réelle volonté. À ce premier type de gouvernance, à la recherche de lui-même, répond un second, qui valorisait une réflexion commune entre les acteurs urbains (chacune de leur activité ayant un impact sur la ville). Cette seconde gouvernance serait aussi celle qui donnerait plus de cohérence aux actions entre les échelles de pouvoirs : pouvoir local, régional, national, européen, et leurs échelles territoriales respectives.

⁶⁹ ARENE Ile-de-France, Quartiers durables. Guide d'expériences européennes, op cit

⁷⁰ idem

2.1 De la concertation et la participation des usagers aux projets du quartier à la gouvernance ?

« *Les trois dimensions du développement durable – économique, social et environnemental, portés chacun par des acteurs différents, ne peuvent être articulés que dans de nouvelles formes de gouvernance, associant à la puissance publique tous ces acteurs, alliant participation des habitants et capacité technique de réalisation* », souligne le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) 2007-2012⁷¹. Dans ce contexte, le quartier peut être considéré comme un espace favorable à un échange constructif et pérenne entre les habitants, les commerces et entreprises, les experts, et les autorités locales. L'échelle, parce qu'elle est limitée, permettrait un dialogue favorisé, impliquant d'autant mieux les citoyens en ce qu'elle répond aux enjeux de leur quotidien local⁷².

Il existe depuis longtemps déjà dans les villes européennes des réunions et concertations publiques dès lors que se développe un nouveau projet d'urbanisme important. L'éco-quartier de Vauban semble avoir franchi une nouvelle étape, plus construite, de la concertation et la participation des habitants dans la construction et la gestion de leur espace de vie. Le Forum Vauban a intégré le processus d'élaboration de l'aménagement du quartier dès ses premières planifications. Aux côtés des architectes notamment, les riverains ont par exemple imposé que les chartes de construction intègrent des espaces partagés. L'association d'habitants s'est vue offrir un siège au groupe de travail du conseil municipal dédié au projet⁷³. La ville a dépensé 20 000 euros par an pendant les années de construction du quartier pour les initiatives de concertation. Sur la Zac de Bonne, un processus de concertation a aussi été mis en valeur : « *Dès le début, la population a été associée au projet grâce à de nombreuses réunions, non pas d'explication mais bien de concertation, où chacun pouvait donner son avis*, explique Loizos Saava, architecte associé du cabinet Atkis, qui a réalisé le projet. *Chacun d'entre eux (i.e. des premiers habitants) a reçu une formation pour apprendre à utiliser son logement* »⁷⁴. À Grenoble la tradition des Unions de quartier, associations locales d'habitant, a ainsi influencé le processus de concertation de la Zac de Bonne. À la suite des prises de position des futurs habitants, il a ainsi été décidé que les hauteurs des bâtiments seraient limitées à 5 ou

⁷¹ Site du PUCA, « Le PUCA. Enjeux, programmes et méthodes, 2007-2012, Le futur des villes à l'impératif du développement durable », idem

⁷² voir à ce sujet l'expérience DIY Street menée par l'association britannique Sustrans, dans laquelle les habitants sont invités à devenir les architectes et urbanistes de leur rue, disponible sur le site de Sustrans à l'adresse suivante : <http://www.sustrans.org.uk/what-we-do/liveable-neighbourhoods/diy-streets>, consultée le 15.04.10

⁷³ ARENE Ile-de-France, « Quartiers durables. Guide d'expériences européennes » op cit

⁷⁴ Site de Novethic, Le média expert du développement durable, « Planète, Institutions, Collectivités locales » : « La Zac de Bonne de Grenoble, vitrine des éco-quartiers », idem

7 étages⁷⁵. Cependant les dispositifs de participation du quartier grenoblois semblent bien plus limités qu'à Vauban. Sur ce dernier en effet les habitants se sont effectivement emparés de l'espace public, créant des coopérations de construction (voir précédemment Genova) et, au sein de la SUSI, une coopération de produits biologique, l'association d'autopartage Carfrei, un café et une crèche.

L'exemple de l'association d'autopartage Carfrei à Vauban est révélateur d'une volonté des habitants de se doter d'outils qui leur permettent de s'impliquer directement dans la gestion de la ville – ici de l'implication dans la politique des transports. Ils se sont organisés pour acheter des voitures en commun et les ont mutualisées dans un système d'autopartage. Aux vues de cet exemple, il apparaît que la gouvernance nécessaire du quartier, comme de la ville, serait celle qui donnerait aux habitants les moyens concrets d'agir avec les acteurs privés (transporteurs, opérateurs énergétiques, urbanistes, commerces, entreprises, etc.) et les autorités publiques., dans le sens de ce que le Prix Nobel d'Économie 2009, Elinor Ostrom, et ses collègues nomment la co-production⁷⁶.

Les systèmes spontanés de covoiturage qui se multiplient aujourd'hui, ou encore les applications mobiles de géolocalisation de services et commerces en ville, créées et initiées par des usagers, montrent que les citoyens veulent se donner un rôle dans l'organisation du territoire qu'ils parcourent et habitent. Les usagers ont cette capacité d'aider les acteurs privés ou publics dans la régulation et l'information de la ville, notamment grâce aux outils numériques. Les projets d'éco-quartiers comme celui de la Zac de Bonne, eux, se sont concentrés sur un mode de concertation formel, « classique ». Ils n'ont pas opéré ce changement de vision selon lequel les opérateurs de la ville, ainsi que les autorités, auraient en fait besoin de l'implication des habitants pour organiser et animer l'espace urbain. En ce sens, la gouvernance paraît encore trop timide et limitée dans les éco-quartiers, alors même qu'elle est un moyen réel d'introduction d'une nouvelle démocratie locale

⁷⁵ « Grenoble. Un laboratoire à énergie positive », in *Diagonal*, n°178, novembre 2008, p 51

⁷⁶ la co-production, « (...) mix of activities that both public service agents and citizens contribute to the provision of public services. The former are involved as professionals, or 'regular producers', while 'citizen production' is based on voluntary efforts by individuals and groups to enhance the quality and/or quantity of the services they use », citée par V. PESTOFF, dans son article « Elinor Ostrom, Citizen participation and co-production », Centro de Investigación de Economía et Sociedad, Universitat de Barcelona, janvier 2010, disponible sur le site de la Universitat de Barcelona à l'adresse suivante : http://www.grupcies.com/Html/boletin_busca.php?autor=V%EDctor+Pestoff, consultée le 16.04.10

2.2 La construction de la ville durable : la nécessité d'une concertation inter-échelles et multi-acteurs

L'autre enjeu que soulève l'éco-quartier est celui de la gestion commune de projets urbains par les différentes autorités publiques et privées. Il semble qu'on puisse voir dans l'éco-quartier l'expérience d'une gestion nouvelle d'un projet urbain. Les éco-quartiers tentent en effet de mutualiser les domaines d'action (transports, énergie, architecture, services, etc.) dans une problématique de durabilité commune. Ils cherchent parallèlement à conduire les différentes échelles d'autorité à agir de manière cohérente et concertée, en valorisant le principe de subsidiarité. La Zac de Bonne a ainsi répondu et remporté le Grand Prix de l'appel à projets EcoQuartiers du gouvernement français, qui favorise ce type d'expérimentation d'un urbanisme durable. Elle a aussi bénéficié du programme européen CONCERTO de réduction de la consommation énergétique urbain, et d'aides du conseil régional de Rhône-Alpes et de l'agglomération grenobloise. C'est l'exemple d'un projet qui a impliqué différentes échelles de pouvoir de manière cohérente.

Cet effort est à placer dans un contexte européen⁷⁷ de recherche d'une gouvernance adéquate, qui permettrait de mieux conduire les politiques, de la ville notamment. Il s'agit d'abord de valoriser une nouvelle forme de gestion politique qui intégrerait une plus large palette d'acteurs, pour une meilleure efficacité, une meilleure transparence et une meilleure proximité aux citoyens⁷⁸. Il s'agit aussi de valoriser les autorités locales en ce qu'elles peuvent mettre en place ces partenariats. Le gouvernement français définit ainsi comme l'un de ses objectifs la valorisation d'une gouvernance urbaine démocratique, qui « (...) *consiste à adopter des modalités de décision et d'action publique plus partenariales autour des collectivités locales qui ont vocation à jouer un rôle de catalyseur du développement local* »⁷⁹. Par ailleurs, il paraît nécessaire de coordonner les politiques entre les territoires et les échelles territoriales. L'éco-quartier ne pourrait être durable si les territoires qui l'intègrent (ville, région, État, Union) ne mettent pas en place des politiques et des aides qui aillent elles aussi

⁷⁷ voir à ce sujet le « Livre blanc sur la gouvernance européenne », COM(2001) 428 final, disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/gouvernance/white_paper/index_fr.htm, consultée le 18.04.10

⁷⁸ voir à ce sujet P. MOREAU DESFARGES, *La gouvernance*, Que Sais-je ?, Presses Universitaires de France, PUF, Paris, 2008

⁷⁹ et de poursuivre : « *C'est par une participation équilibrée de l'ensemble des acteurs d'un territoire – les habitants au premier chef, l'État, les autorités locales, le secteur privé, la société civile – que peuvent être élaborées et mises en œuvre des politiques capables de répondre efficacement aux besoins du plus grand nombre.* », extrait de la présentation du Partenariat français pour la ville et les territoires, disponible sur le Site du Ministère des Affaires étrangères et européennes à l'adresse suivante : www.diplomatie.gouv.fr/fr/IMG/pdf/PFVT_francais.pdf, consultée le 25.04.10

en ce sens. Ceci est d'autant plus nécessaire que les politiques d'urbanisme, des transports, de l'énergie, etc. ne relèvent pas des mêmes autorités.

Comme nous l'avons analysé, les villes de Grenoble et de Fribourg-en-Brigau agissent depuis plusieurs décennies déjà pour promouvoir des politiques plus durables, de transports et d'énergie locale notamment. Elles appellent par ailleurs leurs gouvernements respectifs, ainsi que l'Union européenne, à les soutenir dans leurs objectifs, et cherchent à répondre parallèlement aux recommandations émises à ces niveaux supérieurs. L'échelle européenne, si elle n'est pas compétente dans la politique de la ville, paraît être dans ce cadre nécessaire au financement d'expérimentations urbaines durables, et elle constitue par ailleurs un espace de prédilection pour partage d'expériences et de recherche⁸⁰.

⁸⁰ exemples du réseau européen des organismes de recherche dédié à la ville et la durabilité, URBAN-NET, des réseaux de villes européennes tels que Energy Cities ou Eurocities, des initiatives et travaux de la Convention des Maires ou de la Conférence européenne des villes durables.

Conclusion

Il apparaît aux vues de cette courte analyse que les éco-quartiers de Vauban et de la Zac de Bonne constituent des terrains d'expérimentations riches et multiples tant dans les domaines de l'écologie urbaine que de l'urbanisme - au sens de l'aménagement du territoire qui permette le vivre-ensemble -, avec les politiques qu'ils impliquent de transports, d'habitat, d'énergie, d'intégration de la nature dans l'espace urbain, des politiques socio-économiques et de gouvernance. Ils montrent que la densité urbaine, nécessaire, est possible, mais qu'elle doit s'accompagner d'une introduction massive de la nature et d'espaces publics de loisir. Ils repensent en ce sens le quartier comme un réel espace de vivre ensemble, et parallèlement imaginent les mobilités dans le sens de la proximité, elle aussi nécessaire à la réduction des déplacements subis et dans la favorisation d'un espace quotidien riche. Ils font la publicité des nouvelles avancées architecturales écologiques : s'il faut y mettre le prix, on peut considérer qu'une expérience, sur laquelle beaucoup communiquent, peut être déclencheur ou précurseur d'un marché de l'habitat écologique, qui progressivement se devra se démocratiser. Ces projets sont aussi porteurs de nouvelles dynamiques de gouvernance, même si elles sont encore à la recherche d'elles-mêmes : la considération et l'implication du citoyen est primordiale pour le développement durable, car il est l'acteur à la base de l'activité de la ville. Cette implication est aussi l'occasion de réveiller une démocratie locale participative. Enfin, la gestion de ces projets a montré la possibilité, et encore une fois la nécessité d'une meilleure cohérence et coordination entre les acteurs du jeu urbain, et entre les échelles de pouvoir qui agissent sur la ville ; ces cohérence et coordination sont possible si tous s'impliquent dans une réflexion commune pour la construction d'espaces et de d'actions durables. Cependant les limites que nous avons analysées au sein de chaque politique mise en place ne nous paraissent pas négligeables. En premier lieu et principalement, ce que nous considérons comme un risque majeur pour le développement urbain durable: la démultiplication de projets censés être expérientiels et pilotes. Ces « micro-systèmes » conduisent à de nouvelles oppositions socio-économiques. L'objet même « éco-quartier » favorise une dynamique de ghettoïsation des territoires. Les quartiers tels que développés à Vauban ou sur la Zac de Bonne concentrent des investissements importants, et ne sont, objectivement, pas reproductibles à l'échelle de la ville. L'éco-quartier n'est en ce sens pas un quartier durable. La politique de la ville semble ici se cacher derrière des normes et des performances sur un territoire hyper-limité au lieu de penser en termes sociaux, énergétiques, économiques, sociaux, architecturaux, globaux, et de systématisation des actions. La réalité de la ville durable à construire ne peut être celle de l'éco-quartier. Le défi de la ville durable est celui d'une réflexion sur le système économique

et social global existant, producteur de déséquilibres profonds, et l'éco-quartier, en ce sens, n'y répond pas.

Table des matières

Sommaire	p. 6
Introduction	p. 7
Première partie. L'expérience d'une ambition urbanistique environnementale : multiplicité de l'action et limites territoriales	p.10
1. La recherche d'une conciliation entre urbain et nature : repenser la densité et valoriser un nouvel habitat	p.10
1.1 <i>Rendre la densité vivable par la réintroduction du végétal</i>	p.10
1.2 <i>Des « laboratoires d'écologie urbaine » ? Prise en compte des éco-systèmes et habitats écologiques</i>	p.12
2. Vers un bouleversement de schémas urbains traditionnels : nouvelles mobilités et la place accordée à l'habitant dans la gestion de son environnement	p.15
2.1. <i>Mobilité douce au sein du quartier quartier, ou la fin de la ville organisée pour l'automobile</i>	p.15
2.2 <i>La figure du citoyen-citoyen : sensibilisation, d'éducation et de responsabilisation de l'habitant à son environnement</i>	p.18
Deuxième partie. L'éco-quartier à l'épreuve de ses enjeux économiques et sociaux : quelle mixité socio-fonctionnelle ? quelles nouvelles gouvernances ?	p.20
1. Un quartier riche de sa mixité fonctionnelle, pour quel accès social ?	p.21
1.1 <i>Multiactivité du quartier : favoriser la vie de proximité et attirer les citoyens à l'échelle de la ville</i>	p.21
1.2 <i>Des quartiers pour qui ? La question de la mixité et de la justice sociale dans la construction de quartiers « durables »</i>	p.23
2. Les premiers pas d'une nouvelle gouvernance de la ville ?	p.25
2.1 <i>La concertation et la participation des usagers aux projets du quartier : une nouvelle façon de faire la ville</i>	p.25
2.2 <i>La construction de la ville durable : la nécessité d'une concertation inter-échelles et multi-acteurs</i>	p.27
Conclusion	p.29-30
Table des matières	p.31
Bibliographie	p. 32-33

Bibliographie

Ouvrages

A. CLUZET, *Ville libérale, ville durable ? Répondre à l'urgence environnementale*, Éditions de l'Aube, Coll. Monde en cours/L'Aube Essai, La Tour d'Aigues, 2007, 189 p.

D. CLERC, C. CHALON, G. MAGNIN, H. VOUILLOT, *Pour un nouvel urbanisme. La ville au cœur du développement durable*, Éditions Yves Michel, Coll. Société civile, Paris, 2008, 157p.

T. SOUAMI, 2009, *Écoquartiers, secrets de fabrication. Analyse critique d'exemples européens*, Éditions les Carnets de l'info, Coll. Modes de ville, Paris, 2009, 207 p.

P. MOREAU DESFARGES, *La gouvernance*, Presses Universitaires de France, PUF, Coll. Que Sais-je ?, Paris, 2008, 127 p.

P. LEFÈVRE, *Voyages dans l'Europe des villes durables*, La Documentation française, coll. Recherches, 2008

A. DA CUNHA *et al.* (dir.), *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Coll. P U POLYTEC ROM, Lausanne, 2005, 471 p.

C. EMELIANOFF, « L'urbanisme durable en Europe : à quel prix ? », pp. 203-215, in J-P. MARÉCHAL, B. QUENAULT (dir.), *Le développement durable, une perspective pour le XXI^e siècle*, Presses Universitaires de Rennes, Coll. Des sociétés, Rennes, 2005, 422 p.

Reuves

Alternatives économiques, Hors Série n°39, « La Ville autrement », juin 2009

Diagonal, Dossier « Eco-quartiers : un concept qui prend formes », n°178, novembre 2008, pp.32-62

Urbia. Les Cahiers du développement durable, n°4, « Éco-quartiers et urbanisme durable », UNIL, juin 2007

Urbanisme, La Ville durable en question(s), n°363, novembre-décembre 2008

Ecologie et politique, Urbanisme durable ?, n°29, 2004

Documents institutionnels

Commission des Communautés européennes, « Livre blanc sur la gouvernance européenne », COM(2001) 428 final, juillet 2001, Bruxelles, 40 p.

Comité des Régions, « Livre blanc sur la gouvernance multiniveaux », (2009/C 211/01), juin 2009, Bruxelles, 27 p.

« Charte de Leipzig sur la ville européenne durable », 24 mai 2007, adoptée au par les 27 États membres de l'Union européenne à Leipzig, 9 p.

« Charte d'Aalborg, Charte des villes européenne pour la durabilité », Conférence européenne sur les villes durables, 27 mai 1994

Plan Urbanisme Construction Architecture, « Enjeux, programmes et méthodes, 2007-2012, Le futur des villes à l'impératif du développement durable », 2007, 175 p.

Autres

« Projets de quartiers durables : de l'intention à la réalisation », Colloque de l'Observatoire de la ville et du développement durable, Université de Lausanne, septembre 2008

Agence nationale de l'environnement et des énergies renouvelables Ile-de-France, « Quartiers durables, Guide d'expériences européennes », avril 2005

Plan Urbanisme Construction Architecture, Rencontre Ville et recherche urbaine, « Quartiers durables, vers une ville viable », Grenoble, décembre 2006

