

Introduction : comment associer les villes au développement durable ?

Auj, plus de 50% de la population vit en ville contre 2% au début du XIXe, on estime que le nombre de TGV va exploser au cours du XXIe, plus de 25 aires urbaines de plus de 10 millions d'hab et ce surtout dans les PED. Aussi, l'analyse de la ville dans la problématique du DD apparaît comme une nécessité puisqu'elle concerne le cadre de vie de la majorité de l'humanité. Or, aujourd'hui on constate, dans la plupart des villes mondiales, des dysfonctionnements aussi bien économiques, sociaux et environnementaux. Aussi, pour favoriser des voies durables de développement, il semble fondamental de s'intéresser au fait urbain et réfléchir à la mise en place de politique de DD. Cpd, la tâche est souvent longue et difficile notamment pr des questions administrative, politique, financière et culturelle.

**PB : Comment aménager des villes durablement dans leur globalité et leur diversité ?**

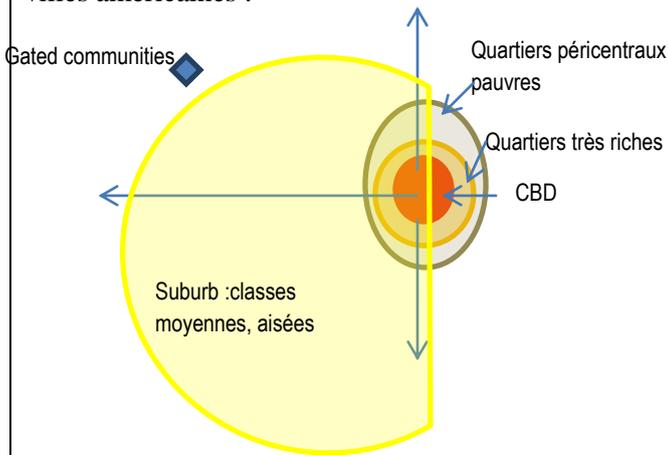
**I- CROISSANCE ET FRAGMENTATION DE L'ESPACE URBAIN DANS LES VILLES DU MONDE (3H)**

A- A l'échelle du Nord, l'ex de New York	B- A l'échelle du Sud, l'ex de Rio de Janeiro
<p>Correction A-</p> <p><b>1.La</b> ville de NY est située au NE des EU sur la façade atlantique, ville qui a profité de son site portuaire naturel à l'embouchure de Hudson. Le site originel est Manhattan où se st installés les 1<sup>er</sup> colons qui ont acheté des terres aux Indiens.(diapo 1 et 2)</p> <p><b>2.La</b> ville de NY connaît une forte croissance démo au XIXe avec l'âge industriel, dvlp des manufactures, besoin en MO dans le bâtiment attirant les paysans mais aussi les immigrants européens (cf coursI histoire). C'est l'une des plus grandes cités en 1923 avec 5millions d'hab, auj atteint 18,8millions : c'est une <b>MEGAPOLE</b> (ville de plus de 10millions d'hab).</p> <p><b>3.A</b> partir du XX, la pop a tendance à quitter le centre pour aller s'installer en périphérie d'abord grâce au chemin de fer mais surtout avec la généralisation de l'auto qui facilite les déplacements entre le centre et péri. Dévlp des « SUBURBS » : <b>DESSERREMENT</b> : (diapo 2)</p> <p>Se traduit dans le paysage par un centre avec une forte densité du bâti, immeubles, gratte-ciel marqué par la verticalité (notamment dans les quartiers d'affaires diapo 3 à Manhattan : centre éco) et des périphéries habitats individuels (horizontalité diapo 4)</p> <p><b>4. La</b> ville s'étend alors dans l'espace : diff alors à délimiter : NY city correspond à 5 arrondissements: Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens, Staten Island. Mais il faut prendre aussi en compte tous les habitants qui vivent à la périphérie et qui travaille à NYC : d'où la difficulté à délimiter la ville de NYC: elle s'étend alors sur 3 Etats (NY, NJ et le Connecticut) (diapo 5)</p> <p align="center"><b>UNE FORTE FRAGMENTATION DE L'ESPACE :</b></p> <p><b>5.La</b> ville de NY est marquée par de forts contrastes de richesse et de développement : on retrouve l'organisation typique des gd villes NA : à proxi du centre d'affaire (CBD) extrême richesse puis les quartiers péricentraux sont marqués par une forte pauvreté : Bronx, Brooklyn, dans le New Jersey à proxi des ZI et ZIP. Espace marqué par la pauvreté entre ¼ voire ½ vivant en dessous du seuil de pauvreté, habitat collectif dégradé laissé au pop les plus démunis souvent pop afro-américaine : <b>GHETTOS</b> (quartier où vit une</p>	<p>Correction A</p> <p><b>1.Présenter la ville et le site :</b> Rio de Janeiro est localisée au Brésil, pays émergent, au Sudeste sur la rive ouest de la baie de Guanabara. Son site est très découpé aussi bien sur le littoral que plus à l'intérieur des terres avec des zones de relief ex le pic de <a href="#">Corcovado</a>. Avec la statue du Christ : tissu urbain discontinu.</p> <p>La ville a été la capitale du pays jusqu'en 1960 (création de Brasilia), rôle culturel, touristique et éco (mais concurrencé par SP)</p> <p><b>2.La ville comptait que 745 000 hab en 1900, 12 M auj : la ville a donc connu une forte croissance démo</b> au cours du XX, surtout ap 1945 mais aussi en terme spatial : elle s'est étendue le long du littoral et sur l'autre rive de la baie en annexant les villes comme Niteroi, Botafogo, puis vers le Nord : auj 120km Est-Ouest. C'est aussi une mégapole du Sud. Cette augmentation est essentiellement liée à un fort exode rural qui se poursuit encore auj (cf cours I)</p> <p align="center"><b>FRAGMENTATION DE L'ESPACE URBAIN :</b></p> <p><b>3.Présenter le doc 7 et caractériser la pauvreté dans l'aire urbaine.</b> Le document présente le niveau de pauvreté dans l'aire urbaine de Rio : indicateur de pauvreté (à expliquer). Les quartiers les moins pauvres se localisent essentiellement au centre, sur le littoral sud (cf photo p.145) et la commune de Niteroi. Plus on s'éloigne du centre et plus niveau de pauvreté s'élève. Mais si on change d'échelle : cette fragmentation est plus complexe :</p> <p><b>4. Montrez à l'aide des documents 5 et 8 que cette fragmentation est plus complexe que le schéma décrit dans la question 3 :</b> A l'échelle de la commune de Rio : on constate aussi une forte fragmentation de l'espace puisque dans cette commune, le niveau de vie est différent selon les quartiers : IDH élevé sur le littoral au centre ville et des quartiers où le niveau de vie est très faible notamment au nord de la commune. C'est d'ailleurs là où se localise la plupart des bidonvilles. Mais il existe aussi des favelas à proxi du centre comme celle de Santa Marta qui engendre donc une promiscuité entre quartiers aisés et quartiers pauvres.</p>

communauté, séparée volontairement ou pas du reste de l'agglomération)

**6.A** l'inverse dans les banlieues périphériques, classe moyenne ou aisée, souvent blanche mais aussi noire (ds le New Jersey par ex) vivant ds des maisons individuelles et de ++ en périphéries : des quartiers fermés, privés et sécurisé pour les plus nantis : **GATED COMMUNITIES**(diapo 6)

Synthèse : forts contrastes de richesse au sein de NY qui se traduit spatialement avec des pop très riches qui entraînent une augmentation du prix des loyers et qui fait que bq ne peuvent pas se loger (d'où le dvlp de la collocation) alors que les logements sociaux ne progressent pas. Source de tensions entre les pop, de peur et d'insécurité réelle ou perçue (cf rôles des séries portant sur NYPD) favorisant des politiques sécuritaires. Représentation schématique de la fragmentation dans les villes américaines :



**5. Comment définir une favela à partir des documents p.146. Sur quel type de terrain ?**

Les favelas : ce sont des bidonvilles, des maisons construites illégalement sur des terrains qui ne leur appartiennent pas avec des matériaux de récupération parfois en dur sans bénéficier des réseaux de service nécessaire pour vivre décemment (eau potable, électricité, égouts, non desservi par les réseaux de transport...). Conditions de vie précaires. Ils sont généralement localisés dans les espaces non occupés car insalubres ou dangereux comme les pentes des reliefs, marais... éloignés des services (ex 733 marches pour rejoindre le haut de la favela). **HABITAT INFORMEL**

**6. Montrer cependant que la situation de cette favela évolue.** Cette favela à proximité du centre bourgeois a été intégrée dans le tissu urbain et raccordée progressivement à la ville : construction d'un funiculaire, présence policière, dvlp de services (raccordement à l'électricité, Wifi gratuite), voire du tourisme. L'espace urbain n'est pas figé. Mais il ya plus de 900 favelas à Rio et toutes ne bénéficient pas de politique d'intégration.

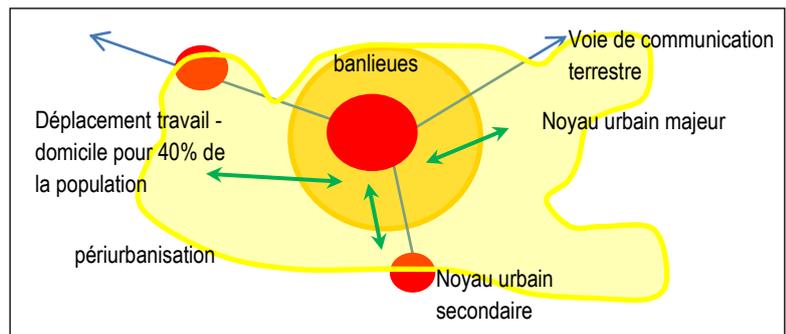
**Conclusion :** A NY comme à Rio, on constate un double phénomène, celui de l'étalement de la ville dans l'espace formant de très grande aire urbaine et une fragmentation de l'espace voire une **SEGREGATION SOCIO-SPATIALE**, les villes sont de plus en plus marquées des regroupements « entre soi » fondé sur le prix du foncier.

**C- Une croissance urbaine décalée, des problèmes convergents**

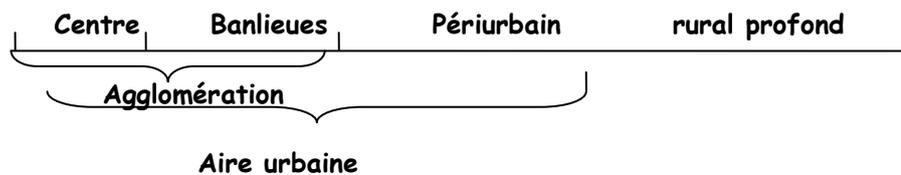
**1-Dans les villes du Nord :** Actuellement, la croissance démographique des villes du nord tend à se stabiliser, l'exode rural est terminé, les flux se font aujourd'hui entre les villes. Pourtant les villes continuent de s'étaler dans l'espace par « desserrement ». Auj, la plupart des villes du nord sont entourées d'une auréole urbaine qui s'étend parfois sur plusieurs dizaines de kilomètres. L'aspiration dominante à un logement individuel dans un cadre verdoyant, l'éloignement du centre rendu possible grâce à l'automobile et à l'amélioration des infrastructures routières... ont favorisé le départ des populations du centre vers les périphéries des grandes villes. Depuis les années 50, l'habitat pavillonnaire individuel constitue un modèle qui se diffuse engendrant cet **ETALEMENT URBAIN**. Les populations s'installent dans des lotissements construits à la périphérie ou dans des petits villages périphériques. Mais cette population travaille dans la ville.

C'est ce que l'on appelle la **PERIURBANISATION** :

En France, l'INSEE s'est dotée d'une définition officielle du périurbain : c'est l'ensemble des communes dont plus de 40% des actifs vont travailler dans le pôle urbain, c'est-à-dire la ville-centre et ses banlieues proches.



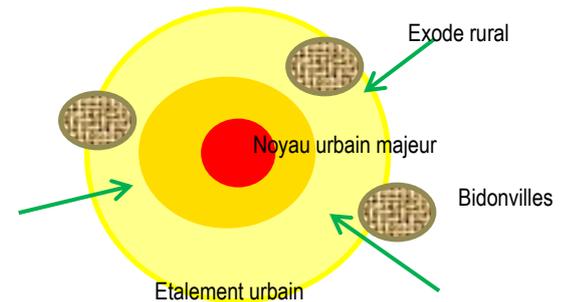
Cette extension, parfois très éloignée du noyau urbain originel brouille les limites entre mlx urbain/mlx rural faisant passer le concept de ville à celui d' « **AIRE URBAINE** »



**Il existe auj 25 mégapoles dont seulement 7 au Nord. L'explosion urbaine se fait surtout ds les PED**

**2-Dans les villes du Sud** : malgré la diversité des héritages, les villes présentent des traits communs et sont marquées par une explosion urbaine actuelle liée à différents facteurs. (accroissement naturel dans des pays en cours de TD, industrialisation (**EXODE RURAL**) : constitution de gd mégapoles surtout ap 1945 : Mexico(diapo), Shanghai, Mumbay, SP, Jakarta, liée à l'industrialisation notamment. Mais pas forcément liée au décollage économique : ex en Afrique, urbanisation rapide sans véritable croissance ce qui n'est pas sans poser de problème. (ex doc 2p.159)

Les populations arrivant s'installent généralement à la périphérie des villes ou dans les espaces non urbanisés souvent à cause de leur dangerosité (pentes, marais, proximité de zone ind...ex photo de Quito ou zone littorale ou marécageuse). Là encore, les villes ont tendance alors à s'étaler dans l'espace. Dvlp d'habitats précaires, des bidonvilles où les conditions de vies sont très faibles : pb d'accès à l'eau, réseaux publics, assainissement, gestion des déchets st autant d'éléments abs ds ces quartiers (ex photo bidonvilles de Manilles, Mumbay, Jakarta...). Dvlp anarchique sans planification.



**3-Dans les deux cas, l'étalement se double d'une fragmentation d'espace urbain avec des quartiers différents** allant jusqu'à une véritable ségrégation socio-spatiale dont le ppal critère est le prix du terrain : les CSP se regroupent dans des quartiers pouvant aller jusqu'à l'enclavement (quartiers fermés, privatisés, immeubles fermés comme les condominiums) Dans les PED, la proximité de ces quartiers est saisissante : photo SP : discontinuité spatiale (mur, route). Cette situation pouvant favoriser les risques sociaux, les tensions. Cela ne veut pas dire que l'espace urbain est figé, certains quartiers peuvent être intégrés comme le bidonville de Santa Marta ou être réhabilités dans les centres villes du nord et devenir à nouveau attractifs attirant alors CSP plus aisées (phénomène de **GENTRIFICATION**) ce qui complexifie l'org de la ville.

**4-Dans les deux cas, une forte augmentation des besoins** : la naissance de ces mégapoles demande nécessairement plus de besoins : en termes de ressources : il faut nourrir ces citadins ce qui peut poser pb lorsque la ville s'étend sur l'espace agri (ex du Caire : diapo), en eau, NRJ, en infrastructures d'éducation ou de santé.

**Conclusion : Forte croissance urbaine surtout dans les PED qui entraînent un certain nbr de questions en termes de gestion et de durabilité. Mais cet étalement urbain et cette forte concentration de pop pose aussi le pb de la mobilité qui est au cœur du fait urbain**

## **II- MOBILITES ET TRANSPORTS : ENJEUX MAJEURS DES VILLES ACTUELLES**

A- A l'échelle du Nord, l'ex de New York	B- A l'échelle du Sud, à Rio de Janeiro
<p><b>8.</b>Aux EU, l'auto joue un rôle majeur, Etat fédéral a favorisé son dvlp avec des subventions, des autoroutes gratuites co les Interstate (dp 1956 par Eisenhower) ce qui permis au NY d'aller s'installer en périphérie). La ville est ainsi quadrillée par les routes et autoroutes empruntés par la moitié des NY pour se déplacer de leur lieu de vie à leur travail : <b>MOUVEMENT PENDULAIRE</b> (matin-soir généralement)</p> <p><b>9.</b> Les csq sont nbr : se pose forcément le pb de la congestion lié au déplacement en même temps des</p>	<p><b>1.Pb du transport :</b> Le tissu urbain est très discontinu, difficile de circuler ex un seul pont entre Niteroi et Rio or avec l'étalement de ville, de plus en plus de mouvement pendulaire et aux heures de pointe : embouteillage entre le centre et les périphéries (ex pont 400 000/jr !) De plus, faiblesse des transports en commun : le métro ne dessert que le centre, peu de bus : diff de se déplacer surtout pour les plus pauvres qui n'ont pas de voiture ni accès aux transports en commun. Existe cpd un réseau</p>

travailleurs (embouteillages) perte de temps pour les travailleurs, pour la circulation des marchandises...mais aussi perte d'argent (300\$) et gaspillage de l'essence : cela a donc des conséquences éco mais aussi environnementales (GES, pollution sonore...). Les centre ville sont souvent congestionnés (ex photo p.143)  
**10.cpd NY** est une exception aux EU : comparaison avec LA et SF : 55% des NY utilisent les transports en commun, notamment le métro qui dessert presque tt NYC, 5 réseau mondial et bq d'investissements ds les années 90 pour augmentation sa fréquentation.

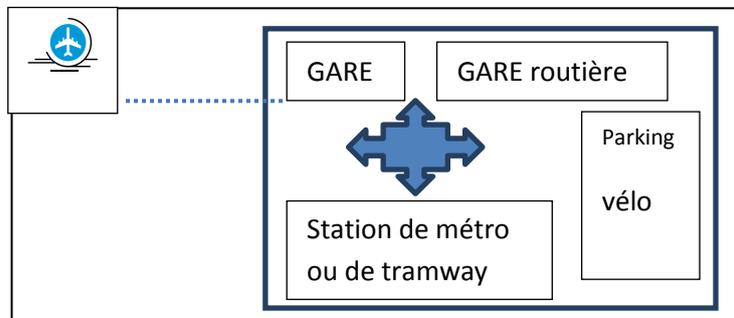
parallèle privé et non légal de vans, mini-bus mais trop juste pr tt la pop, polluant car peu de contrôle et dangereux car rentabilité l'exige !  
**2.dans les PED**, les transports accentuent les inégalités entre les habitants : les plus pauvres , les favelados, sont souvent obliger de se déplacer à pied, ne peuvent accéder aux services comme l'hôpital, l'école...ex à Santa Marta : 788 marches pour rejoindre le bas du bidonville. Les transports sont donc aussi une vocation sociale d'intégration. Les plus riches peuvent se déplacer en hélicoptère

**Conclusion : L'étalement de la ville de NY comme de Rio favorise des déplacements de plus en plus longs pour rejoindre le centre et les pôles d'activité nécessitant souvent l'utilisation du transport individuel motorisé (auto) avec des csq économiques (paralysie de certaines activités), sociales pour ceux qui n'ont pas accès à l'auto et environnementales (pollutions de différentes natures)**

### C- Se déplacer, une constante majeure du monde urbain

La fonction même de la ville est liée aux échanges Or, les déplacements et la mobilité sont aussi source de dysfonctionnements. La domination du transport individuel motorisé et la dissociation entre les lieux de vie et de travail favorisent les mouvements pendulaires avec tous les effets négatifs : congestion, embouteillages, pollutions diverses

**1-Dans les pays du Nord**, la voitures reste dominante (cf photo d'Atlanta) mais des politiques de transports alternatifs, transport en commun de ++ en site propre ont aussi été développés : métro, tramway, bus...pr les déplacements de courtes distances afin de réduire les pollutions et décongestionner les axes routiers. Auj, de plus en plus, les différents modes de transport sont connectés les uns au autres pour faciliter les déplacements : pôles intermodaux (**INTERMODALITE**) : Ex : étude de plan +schématisation : pôle d'un réseau de transport facilitant le passage d'un mode de transport à un autre. Ex :carte du pôle d'échanges intermodal de Sloterdijk (banlieue ouest d'Amsterdam ext de l'Atlas du développement durable)



Il s'agit aussi de favoriser la mobilité douce dans la mesure où la ½ des trajets quotidiens ne dépassent pas les 5kms (voies cyclables, parcs à vélo de location) mais cela ne peut se faire qu'avec une pol d'urbanisme globale)

**2-Dans les pays du Sud**, le dvlp économique, ds les pays émergents notamment, augmente le taux de motorisation mais bq de citadins n'ont pas encore accès à la voiture (ex en Inde : 1 voiture /1000hb). Les acteurs publics ont souvent peu de moyens financiers pour dvlp des projets de transport en commun, dvlp d'un secteur de transport collectif privé ou informel : taxis et taxis collectifs, mini-bus privés: souvent très dangereux, vieux modèles, très polluants mais souvent nécessaires pr gagner les bidonvilles dans des zones difficiles d'accès et qui participent à l'étalement urbain (cf **diapositive extraite du rapport de R.Coulomb-Mobilité à Mexico quelques interrogations**)

Les transports ont aussi un volet social : Les quartiers périphériques ou bidonvilles ne sont souvent pas desservis ou ne sont pas accessibles aux hab car trop chers ce qui accentue leur exclusion au sein de la ville les obligeant à se déplacer à pied (cf photo p.143 à Nairobi).

**Conclusion : la mobilité fait partie du fait urbain et nécessite des politiques globales car ils ont à la fois un rôle éco, mais aussi sociale très fort. Il est alors nécessaire d'avoir une vision globale de la ville pour réduire ses dysfonctionnements et la rendre durable sur le long terme.**

### **III-AMENAGER DES VILLES DURABLES ?**

<b>A- A l'échelle du Nord, l'ex de New York</b>	<b>B- A l'échelle du Sud, l'ex de Rio</b>
<p>11.Nouvelle politique urbaine avec le plan PlaNYC 2030 : qui vise à favoriser un retour au centre de la ville et limiter l'étalement : c'est une politique de densification des centre villes qui permettraient de réduire les déplacements, congestion, la pollution en favorisant la reconquête de terres inutilisées (polluées, friches ind, délaissées...) et en fav un cadre de vie plus agréable. Pour accueillir 1M hab et ce grâce à des mesures fiscales incitatives.</p> <p>12.Dans ce cadre sur le long terme : pls mesures :</p> <p>Economique : limiter les déplacements et la congestion</p> <p>Ecologique : baisse de la circulation auto avec co objectif baisse des GES de 30%, modernisation des gratte-ciel co ESB, pour être moins NRJvores, dvlp de parcs et d'espaces verts</p> <p>Société : amélioration du cadre de vie, espaces verts sont autant des lieux de sociabilité mais la pol sociale, visant le logement, l'accès à l'éducation et à la santé dépendent du gouvernement fédéral donc volet social difficile à mettre en place.</p> <p>Au final : il manque à NY une <b>GOVERNANCE METROPOLITAINE</b> pour mettre en place une politique globale sur toute l'aire urbaine afin de tendre vers plus de durabilité.</p>	<p>1.L'obtention des JO en 2016 peut fav une réflexion globale de la ville afin de la réaménager et de résoudre un certain nbr de dysfonctionnements : renouveler l'espace urbain, réorg les transports, favoriser l'accès à la culture</p> <p>2.Mais la plupart des pb de la ville sont liés aux inégalités sociales majeures dans la ville : violence (jeunes se tournent vers le commerce de drogue pour gagner leur vie), les transports non accessibles, l'installation aux zones dangereuses...Aussi c'est av tt la question sociale qui doit être pris en compte pour favoriser une pol de DD.</p> <p>Or les pol mise en œuvre en vue des JO ne s'attaquent pas à ces pb de fond : le métro ne desserre que le centre et reste cher, la réhabilitation du centre-ville or c'est la zone qui est déjà la plus développée, et cela voudra dire réhabilitation des bidonvilles (119 devraient disparaître) du centre et déplacement des pauvres vers des périphéries plus lointaines, au final on déplace le pb mais on ne règle pas les pb de la ville.</p> <p>Difficile de mettre en place donc une pol de DD</p>

**Conclusion :les villes prennent conscience de leur rôle à jouer dans le développement durable et beaucoup cherchent à mettre en place des politiques visant à plus de durabilité mais la mise en œuvre est souvent difficile du fait des contraintes administratives, politiques et financières.**

#### **C- Enjeux, moyens et limites pour des villes durables**

**1-Les villes longtemps exclus du DD :** dans les pays du Nord, la préoccupation environnementale des villes apparaît très tôt, dès le XIX, pourtant la réflexion sur VILLE-DD est tardive :

**Etude doc 2p.179 :** l'hygiénisme au XIX : contre la ville industrielle : introduire la nature en ville (apparition des gd parcs urbain comme Central Park à NY en 1898), de densification, imperméabilisation des sols pr éviter les eaux stagnantes et la diffusion de maladies...dvlp de cités-jardins

Chartes d'Athènes en 1933 : modèle fonctionnaliste : pol de la « table-rase » : style moderne, décontextualisé, standard ind, zonage entre lieu de vie et lieu de travail= séparation entre zone ind, zone d'habitat et zones vertes

Mais il faut attendre les '90 pour que la ville entre véritablement ds le concept de DD :

**Carte Hachette p.197 :** L'Europe dvlp les agendas 21 locaux suite à la conférence de Rio en 92 qui déboucheront sur la charte d'Aalborg (Danemark) définissant ce que doit être un « ville durable » (94) afin de mettre en place un « renouvellement urbain » pour remédier aux dysfonctionnements évoqués et rendre la ville durable.

**VILLE DURABLE :**ville qui permet d'offrir à l'ensemble de ses habitants un travail, une qualité de vie décente, un cadre urbain agréable et facilitant l'accès aux services tout en limitant la consommation des ressources et les nuisances ; fondé sur le dialogue entre tous les acteurs.

Ou « **La ville durable devrait être celle qui permet à ses hab de vivre et de se loger décentement, de travailler et d'avoir accès aux services et à la culture, d'avoir une meilleure qualité de vie possible** » (Y Veyret)

**2-Des tentatives au Nord comme au Sud**

Un des exemples mondiaux se trouvent au Sud : au Brésil : **étude de la ville de Curitiba (à évoquer avec les élèves)** Au nord, certaines villes cherchent à aller vers le concept de ville durable comme Copenhague par ex (cf étude de cas dans le livre). Mais souvent cela passe d'abord par des politiques micro locales : à l'échelle du quartier : **ECOQUARTIERS** : quartiers qui cherchent à favoriser les 3 piliers du DD, basés sur des constructions HQE, la mixité sociale, et l'association logement emplois et/ou la connexion avec le centre-ville pour limiter les mouvements pendulaires comme par ex le quartier Vauban à Fribourg  
Toutefois ces projets ne sont pas sans limites ou interrogations.

### **3- Mais des limites actuelles au concept de ville durable :**

#### *A l'échelle du quartier : Etude de Poble Nou à Barcelone :*

Présentation : Google Earth : Barcelone : prise de conscience en 92 avec les JO : réorg du tissu urbain, signature de la charte d'Aalborg en 1995 et mise en place d'un compromis citoyen avec 10 objectifs à atteindre.

Zoom sur le quartier : Au XIX, district de la Sant-Marti : zone industrielle (fabrique de textile + métallurgie et auto) entraînant la création d'un quartier d'usines et d'hab ouvrier : Poble Nou. Déclin de l'ind dans les années 60, départ des ind vers la péri ou à l'étranger. D'où la volonté de réaménager ce quartier dans une logique durable au sein de l'agglomération

1. « Projet district22@ » a pr objectif de limiter l'étalement urbain en fav le polycentrisme de la ville en dvlp un nx centre associant hab et emploi pr limiter les mouvements pendulaires, c'est une des théories actuelles dans l'urbanisme : mixité fonctionnelle avec la densification pr limiter l'étalement. Cela passe aussi par la réhabilitation d'une friche ind à prox du centre et par la densification avec la rénovation de 4000 logements.
2. Principes DD : dvlp d'activités éco non polluantes centrés sur les TIC, secteur de pointe et d'avenir qui peut assurer du travail à une MO qualifiée. Limitation des mobilités motorisées avec la réorganisation du quartier en superbloc favorisant les voies piétonnières et pistes cyclables. Fav les espaces publics lieu de sociabilité et cadre de vie agréable. + gestion des ressources comme l'eau (plantes médi dans les espaces verts) et des déchets avec des techniques modernes.
3. Mais des limites au projet : risque d'expulsion des pop ouvrières et phénomène de gentrification renforcées par les aménités du littoral, pb lié à la mixité sociale même si une partie des logements seront des logements sociaux. Et conflit entre adm et pop locale qui ne veut pas perdre leur quartier : attachement, appropriation par la pop de la ville. Met en péril la durabilité du projet. Montre aussi la complexité d'une gestion globale d'un quartier et encore plus d'une ville ds la mesure où il faut tenir compte non seulement des 3 volets du DD mais aussi de la x° des acteurs.

#### *A l'échelle des aires urbaines :*

- NY a montré le pb de la gestion d'une aire urbaine qui peut s'étaler sur plusieurs administrations, autorités : or nécessaire d'avoir une pol globale pour la gestion des réseaux, des transports, des déchets : nécessaire d'avoir une **GOVERNANCE METROPOLITAINE**.

- De plus, la ville ne peut régler tt les pb dans les domaines socio-économiques : prendre en compte le contexte éco et pol nationale voire internationale ds laquelle elle s'inscrit (ex en matière d'emplois). Le pb est encore plus accentué dans les villes du Sud, où les pouvoirs publics sont souvent faibles voire corrompus rendant diff tt perspective sur le long terme. (La démocratie est d'abord à mettre en place pr penser à des villes durables !)

- Enfin, mise à part les villes qui sont en train de sortir de terre et qui peuvent être pensées globalement (parfois « autoritairement » co en Chine), les villes ont souvent un lourd héritage, un patrimoine dont il faut tenir compte. Les pol durables s'inscrivent alors dans une pol de rénovation et réhabilitation plus que dans de nouvelles constructions. (surtout au Nord). D'où la nécessité d'avoir une implication de la pop locale qui doit participer aux projets pour qu'ils puissent fonctionner. (cf le quartier Vauban).

- Enfin, un éco quartier est difficilement applicable à l'échelle d'une aire urbaine et il faut veiller à ne pas que cela deviennent une mode pour « bobo » qui risque de passer avec le temps.

Cependant, à l'heure actuelle, les villes s'organisent pour se faire entendre : en novembre 2010, 70 villes ont signé le **PACTE DE MEXICO** afin de lutter contre le réchauffement climatique et se faire entendre dans les grandes réunions sur le climat notamment lors de la conférence de Cancun, après l'échec de Copenhague. Cela est nécessaire pour elles afin d'obtenir des financements du « fond vert » pour les aider à aller vers le concept de ville durable.

**Conclusion : il semble ainsi nécessaire de faire entrer la ville dans le DD mais la mise en application est souvent difficile ; il est nécessaire de passer par une concertation entre tous les acteurs pour que les projets fonctionnent sur le temps long et travailler surtout sur le pôle social et économique afin que l'approche environnementale en découle de façon logique.**