

COMPTE-RENDU

« Construire des villes européennes durables »

Compte-rendu du colloque
Paris, Conseil Economique, Social et Environnemental,
30 octobre 2009



www.pourlasolidarite.eu

Ouverture du colloque

Jean-Michel REYNAUD, Président de la Section des Finances du CESE et Président délégué de l'Institut de Coopération Sociale Internationale (ICOSI)

M. Reynaud définit la ville durable. Si le durable est au temps ce que le global est à l'espace, alors la ville durable est une ville qui se maintient dans le temps, qui offre une qualité de vie, qui se réapproprie un projet politique qui n'a pas d'incidences négatives sur le développement d'autrui.

Il importe de combattre l'inégalité urbaine ; l'inégalité écologique ne doit pas renforcer l'inégalité sociale.

Une ville durable doit être un héritage à léguer aux générations futures. C'est en ce sens que le colloque d'aujourd'hui est important.

Denis STOKKINK, Président du Think Tank européen Pour la Solidarité

M. Stokkink présente son association, Pour la Solidarité, en quelques mots. Il s'agit d'un Think Tank organisé autour de la thématique de la solidarité – valeur inscrite dans le traité de Rome de 1958 et dans d'autres traités constitutifs, tels celui de Lisbonne – au service des décideurs au sens large.

M. Stokkink introduit le thème de la conférence.

Les villes sont en pleine croissance, il y a de plus en plus d'habitations. Les villes sont des lieux qui doivent faire face à de nombreux problèmes inhérents à la société actuelle : l'inégalité et la pauvreté aussi bien dans le domaine social, qu'économique ou environnemental.

Le développement durable prend en compte ces trois dimensions de manière équivalente et intègre également la thématique de la citoyenneté, de manière transversale.

Les citoyens sont donc au cœur du développement durable.

M. Stokkink présente la publication de PLS « Construire des villes européennes durables »¹. Celle-ci a été distribuée à tous les participants et reprend des bonnes pratiques sur lesquelles peuvent s'appuyer de nouvelles initiatives.

Construire une ville durable n'est pas une quête utopique. De la même manière, la construction d'une ville durable ne doit pas être le privilège de quelques experts.

Par définition, c'est l'ensemble des acteurs sociaux, économiques, environnementaux et citoyens qui doit s'impliquer dans une telle construction. Il doit d'agir d'une démarche intégrée inscrite dans le long terme.

La ville durable existe dans de nombreuses régions d'Europe, mais il n'existe aucun modèle « prêt à l'emploi ». Chaque territoire doit construire son avenir en tenant compte de son passé.

Le terme développement durable a été inventé il y a 22 ans. En anglais, ce terme pourrait être traduit pas « développement soutenable » ; soutenable pour les générations futures et soutenable d'un point de vue social, économique et environnemental.

¹ <http://www.pourlasolidarite.eu/Construire-des-villes-Europeennes,10568?lang=fr&retour=y> - <http://www.pourlasolidarite.eu/Construire-des-villes-europeennes,10568?lang=fr&retour=y>

Le développement durable est une démarche intégrée qui nous concerne tous. Il n'est pas un rêve utopiste.

Construire des villes durables : un projet sociétal ambitieux

Daphnée BORET, Adjointe au Directeur de la stratégie et du développement durable à la DRE

Daphnée Boret est notamment chargée de traduire les enjeux du Grenelle Environnement au niveau régional.

Le processus du Grenelle a commencé il y a deux ans et met en exergue différentes priorités :

1. Le changement climatique
2. La préservation de la biodiversité
3. L'essor d'une économie durable
4. La gestion des ressources naturelles
5. Le bien-être des habitants
6. La nuisance (sonore) et les risques (naturels/technologiques)

→ Ces priorités doivent être intégrées aux enjeux de l'Ile-de-France et des territoires locaux.

→ Ces priorités doivent être intégrées aux choix de l'agglomération de l'Ile -de-France, jusque dans les communes et les quartiers.

→ Ces priorités doivent être palpables pour tous les décideurs.

Si l'on veut respecter les engagements de la loi Grenelle, il faut travailler sur les villes existantes et non en créer de nouvelles. Les comportements sont, à cet égard, très importants.

L'exemple de l'enjeu du changement climatique en Ile-de-France.

Un bilan carbone a été établi en 2007 par la Région.

140 millions de tonnes de CO2 sont émises par an.

37 pc proviennent du transport aérien.

20 pc proviennent des bâtiments.

20 pc proviennent des transports routiers.

→ Il importe de s'intéresser à ces trois postes pour traduire l'enjeu du changement climatique, en Ile-de-France.

Il faut agir sur ce qui existe, sur les bâtiments existants par exemple, même si la construction neuve doit bien entendu également être considérée comme un levier.

Du point de vue du transport, il convient de construire des logements proches des bureaux, de densifier le réseau des transports en commun, de jouer sur l'intermodalité et de favoriser la circulation douce.

L'enjeu consiste à changer de paradigme et à toucher les 5 millions de décideurs, c'est-à-dire ceux qui influent, d'une manière ou d'une autre, sur les émissions de gaz à effet de serre. Il consiste à faire converger l'action de tous ces acteurs très différents, à indiquer le sens du progrès à ces décideurs et non à leur dire ce qu'ils doivent faire. Il faut indiquer des lignes d'actions possibles et proposer des indicateurs pertinents.

Catherine BARBE, Directrice Générale chargée de la mission de préfiguration de l'Institut de la ville durable

L'Institut de la ville durable est un Centre de recherche.

Les villes sont les territoires principaux visés par le développement durable, et les politiques urbaines sont cruciales à cet égard.

L'Institut doit permettre que les villes posent des questions à la recherche publique pluridisciplinaire : économique, sociale et environnementale.

L'adaptation de ce qui existe déjà est cruciale.

Pour rendre ces villes plus durables (moins consommation d'énergie et moins production de gaz à effet de serre), plusieurs types d'actions sont possibles :

1. Densifier les villes existantes
2. Agir sur la consommation d'énergie en améliorant l'efficacité énergétique des bâtiments. Dans ce cadre, la recherche est importante. Mais les obstacles sont nombreux : les enjeux patrimoniaux, économiques, juridiques et sociaux sont importants. Les copropriétés sont nombreuses et les règles en la matière sont complexes. L'amélioration de l'efficacité énergétique est coûteuse.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les immeubles anciens à Paris ne sont pas ceux qui consomment le plus. Étant donné que le chauffage est individuel et donc coûteux, les habitants consomment moins dans les vieux bâtiments ; d'où l'importance d'une approche comportementale.

3. Réduire les dépenses énergétiques des territoires périurbains qui constituent des leviers. Pour cela, il importe d'étoffer l'offre des transports, d'agir sur le poste « livraison des marchandises » et sur les habitudes de consommation.

Un constat mérite réflexion : il existe une inégalité sociale par rapport à la facture énergétique et celle-ci se répercute en territoires périurbains. Ainsi, un logement est moins coûteux en territoire périurbain, mais le transport l'est plus. Cependant, la somme des deux reste moins chère qu'en ville.

4. Faciliter la production d'énergie renouvelable. Nous sommes souvent davantage consommateurs que producteurs. Certaines innovations pourraient inverser la tendance. Il est par exemple possible de récupérer de l'énergie de nos eaux usées afin de l'utiliser pour le chauffage. Cela remettrait en cause l'équilibre économique actuel mais il s'agit d'un réel potentiel en matière de développement durable.

Ces différents types d'actions nécessitent la mobilisation des habitants. L'acceptabilité sociale doit donc être envisagée comme un préalable indispensable.

Table ronde 1 : L'habitat et l'urbanisme : quelles solutions innovantes ?

Marie-Noëlle LIENEMANN, Présidente de la Fédération Nationale des Sociétés Coopératives d'HLM

Marie-Noëlle Lienemann se réjouit de l'organisation du Grenelle Environnement qui a servi d'électrochoc en France et qui a initié une mutation tardive mais indispensable.

Elle souligne qu'il existait déjà une réflexion sur la question sociale, mais qu'il importe maintenant de la rendre effective et de l'articuler autour de la question environnementale.

Il faut une analyse précise des besoins humains dans la ville. Pour l'instant, il n'existe pas de réponses à ces besoins (logements pour ceux qui n'en n'ont pas, multiplication des besoins en termes de logement notamment à cause des divorces, vieillissement de la population, les personnes âgées restent tardivement dans leur logement, etc.).

La ville durable doit avant tout répondre aux besoins fondamentaux de l'être humain, tout en respectant la nature. Ce compromis est difficile.

Le développement durable est également un enjeu économique. Il importe de réguler les prix, sinon les personnes moins aisées gagnent la périphérie et favorisent l'étalement urbain. Le modèle économique qui gère l'immobilier doit donc être repensé pour le développement durable.

Il existe un grand décalage, en termes de compréhension des enjeux, entre les habitants et les décideurs. Par exemple, les citoyens ont besoin d'une voiture pour faire leurs courses, conduire les enfants à l'école, etc. Ils n'ont pas envie de faire des efforts et de s'en priver lorsqu'ils voient les files de voiture dues au manque de transport en commun.

Les citoyens sont a priori contre la densification car elle représente à leurs yeux une pression des autres et un éloignement de la nature. La densification ne pourra s'opérer que s'il existe une harmonie sociale.

La mixité sociale et la mixité fonctionnelle sont importantes. A cet égard, il est important d'établir une obligation de logements sociaux, sinon cette mixité ne deviendra jamais effective.

La localisation des habitants l'est également car elle influe sur le poids écologique des transports.

Il importe de réguler le prix du foncier, soit en encadrant les prix, soit via un système fiscal. Faire du logement dans une dent creuse coûte très cher. Si l'on veut construire sans densifier, il faut réduire ces coûts.

Outre les villes, les campagnes sont également un enjeu de développement durable. Les usines se trouvent en effet principalement dans les campagnes.

Morgane GARNIER, Adjointe au Maire de la Ville de Saint-Ouen, chargée de l'environnement, du cadre de vie et de la propreté

Morgane Garnier propose l'exemple de l'éco-quartier de Saint-Ouen.

Total bénéficiait de 100 hectares mais a annoncé qu'il quittait la ville. L'espace doit donc être réaménagé.

Saint-Ouen jouit d'un contexte de développement économique dynamique mais doit également affronter des problématiques sociales car de nombreuses catégories sociales se côtoient.

La Municipalité a identifié les besoins

- d'espaces verts
- d'emploi
- de logement

Elle s'est inscrite dans une démarche durable qui vise à maintenir la mixité sociale, à partir de l'existant et à respecter l'environnement.

Bertille BOURDELLON, Chargée de mission Séquano Aménagement

Bertille Bourdellon est chargée du suivi de ce dossier.

Le projet des docks à Saint-Ouen existe depuis 2005 et devrait s'achever en 2025.

Il est construit autour de 4 axes prioritaires :

1. Quartier solidaire
2. Mixité/diversité
3. Environnement
4. Démarche participative

L'objectif est de faire de Saint-Ouen un éco-quartier, après le départ de Total.

Différents acteurs et partenaires prennent part au projet : Ville de Saint-Ouen, aménageur, prestataires d'études, institutionnels, fonciers, etc.

La mixité du quartier doit mener à une réelle qualité de vie. Cette mixité a été travaillée à plusieurs échelles, du quartier à l'immeuble.

4000 logements sociaux sont prévus.

40 pc de logements sociaux sont prévus par secteur.

La mixité des fonctions est également envisagée : commerces/logements/bureaux, etc.

D'un point de vue « mobilité », l'objectif est de rapprocher lieu de travail/lieu de vie.

Les transports en communs sont déjà relativement efficaces, le vélo et la marche à pied seront encouragés via la construction de pistes cyclables et via l'élargissement des trottoirs.

Le stationnement étant un élément important, les ressources en stationnement seront réduites afin d'influencer les comportements. Il sera question de mutualiser les stationnements « bureau » (la journée) et « privés » (la nuit).

A propos de la biodiversité : les berges de la Seine seront réaménagées et un parc de deux hectares sera mis en place. De plus, la nature sera également intégrée dans les espaces privés via la construction (toits verts, gestion des eaux pluviales pour l'arrosage, etc.).

A propos de l'énergie : tous les bâtiments seront des bâtiments à basse consommation.

La construction d'un groupe scolaire à énergie zéro est prévue.

Il faudra également tirer parti des deux unités de productions existantes sur le site qui servent, pour l'instant, surtout à desservir Paris.

A propos de la santé : une analyse des sols sera effectuée afin de les remettre en état. Les émissions de l'incinérateur du quartier seront suivies de très près.

Trois outils servent le projet :

1. Une charte de développement durable
2. Un cahier de prescriptions environnementales
3. Un système de management environnemental

La concertation a joué un rôle très important ; un groupe d'habitants a été mobilisé et des ateliers de concertation ont été organisés.

Morgane Garnier souligne quelques difficultés inhérentes à ce projet. Les compétences mobilisées pour un éco-quartier sont diversifiées et une multitude d'acteurs institutionnels est donc réunie.

La prise en compte de l'avis de la population est indispensable si l'on veut penser un quartier en termes de développement durable. Cependant, les discussions avec les citoyens impliqués dans le projet sont souvent tendues et politisées. Les prises de décisions ne sont donc pas toujours aisées.

De plus, l'enjeu ne consiste pas à faire de Saint-Ouen un quartier vitrine, il faut susciter une dynamique.

Jean-Marie BEAUPUY, Président fondateur de l'Intergroupe Urban Logement, ancien Député européen, auteur du livre « Bâtir des villes durables »

Jean-Marie Beaupuy souligne que nous avons les clés pour construire des villes durables. Il reste maintenant à mettre ce projet en œuvre.

En Europe, 80 % de la population habite en ville.

Il existe une multitude d'acteurs reliés à la mise en œuvre d'une ville durable, face aux individus. Il leur est donc difficile de recevoir des réponses coordonnées. La coordination en la matière fait défaut.

Ces problèmes de gouvernance sont liés au fait qu'il existe deux sortes de territoires :

- Les territoires institutionnels tels les communes, les départements, l'Etat, etc. Ils disposent du pouvoir politique.
- Les territoires réels de vie tels la vie rurale, de proximité, les territoires naturels (rivières, montagnes etc.).

Afin de mettre en place une gouvernance efficace, il importe d'établir une gouvernance coopérative qui lie la gouvernance des territoires institutionnels et celle des territoires réels de vie. Pour ces deux types de gouvernances, il importe d'avoir deux chefs de file qui coopèrent. Il ne faut pas aller jusqu'à remettre en cause et à changer les limites institutionnelles mais il faut accepter la coopération et agir sur celle-ci.

Table ronde 2 : Energie et environnement de la ville

Alexandra DEBAISIEUX, Directrice du Cabinet YTES (Conseil en financements européens)

Alexandra Debaisieux présente le réseau thématique ICT21EE composé de 16 pays européens, dont elle est la coordinatrice.

Ce projet étudie l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) au service de l'efficacité énergétique et contribue aux principales initiatives lancées en la matière par la Commission européenne. Il entend participer à atteindre l'objectif défini par le Conseil de l'Europe de réduire de 20 pc la consommation globale d'énergie en Europe d'ici 2020.

L'objectif du réseau consiste à promouvoir une utilisation des TIC afin d'améliorer l'efficacité énergétique dans les logements, dans les transports et via les comportements de tous les usagers.

Alexandra Debaisieux présente certaines pratiques identifiées par le réseau telles un système de parking « intelligent ». Grâce à des capteurs, ce système est capable d'indiquer les places libres, via le téléphone portable du conducteur. Elle présente également le système « Travel assistant » qui indique, toujours via le téléphone portable du conducteur, le moyen le plus court pour arriver à une destination donnée, en tenant compte des embouteillages et autres aléas de la circulation.

Le réseau ICT21EE n'étudie pas précisément les énergies renouvelables. Il se focalise sur la réduction de consommation d'énergie via les TIC.

Le Cabinet YTES accompagne les opérateurs dans la recherche de partenaires européens et dans le montage des projets. Le Cabinet voit le nombre de demandes liées au développement durable augmenter, quels que soient les opérateurs.

Laurence BAUDELET, Ethno-urbaniste, Chargée de mission de l'association « Graine de jardins »

Laurence Baudalet se présente en tant qu'ethno-urbaniste. Elle a suivi des études en anthropologie urbaine et a suivi un cursus en urbanisme. Son objectif consiste à comprendre la ville du point de vue de ceux qui y vivent et l'aménagent.

Elle présente ensuite l'association « Graine de jardin ». Elle travaille sur les jardins potagers en Ile-de-France et anime le réseau de ces jardins. Il s'agit de jardins collectifs en centres urbains. On y jardine, bien entendu, mais ils constituent également des lieux privilégiés pour tisser des liens sociaux et sont des lieux d'éducation à l'environnement. Dans ce cadre, Laurence Baudalet étudie le rapport des citoyens à la nature.

Les villes européennes ont un modèle de ville dense. Ce modèle est positif pour l'économie de transport par exemple. Mais ces villes comptent beaucoup de bâtiments anciens, ce qui pose des problèmes en termes d'énergie.

Son objectif consiste à mettre en place une ville durable. A cet égard, l'autonomie énergétique d'une ville constitue un facteur essentiel. Il faut instaurer une certaine indépendance de la ville par rapport aux territoires qui lui sont extérieurs.

L'autonomie alimentaire est également un facteur important. Il convient de sortir du modèle industriel en créant des surfaces plus petites et plus proches des citoyens. Il s'agit notamment de mettre en place des politiques publiques cohérentes en la matière. Celles-ci doivent par exemple favoriser les circuits courts.

Pierrette CROSEMARIE, Membre de la Section des Finances du Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE)

Pierrette Crosemarie pose la question suivante : l'environnement est-il une préoccupation de riches ?

Elle explique qu'au CESE, le développement durable repose sur trois piliers : économique, environnemental et social. Et le CESE est très attaché à ce troisième pilier.

Le développement durable consiste également à préserver les générations futures. Il faut relier les enjeux environnementaux aux enjeux sociaux afin de trouver une solution acceptable pour les prochaines générations. Cela va conditionner la démarche sur les enjeux financiers.

Les signaux « prix » doivent être envoyés aux personnes qui sont en mesure de les recevoir (pas à l'Afrique par exemple). Le système actuel est un système volontaire des Etats, mais cela ne suffit pas.

D'un point de vue environnemental, un mécanisme de marché des droits d'émission de gaz à effet de serre s'est imposé, malgré qu'il ne constitue pas, à la base, le choix des Européens.

Il faut utiliser ce mécanisme pour financer des stratégies d'efficacité énergétique et d'adaptation. Il convient de s'intéresser aux dispositifs financiers innovants, aux ressources fiscales des Etats qui doivent être affectées aux transitions sociales et environnementales.

Le message envoyé par la taxe carbone est qu'elle constitue une taxe supplémentaire, d'où une mauvaise acceptation. Le message « prix » doit être davantage travaillé afin de modifier nos modes de production et de consommation.

Pierrette Crosemarie rappelle que lors des négociations de Copenhague, les villes auront une place centrale.

Laurence Baudelet précise que ce sont les plus précaires qui, bien souvent, paient pour les problèmes environnementaux. Il faut instaurer des mécanismes compensatoires.

Denis Stokkink précise que Pour la Solidarité a publié un ouvrage sur la précarité énergétique : « L'économie sociale, actrice de la lutte contre la précarité énergétique »² qui pourrait être utile au débat. Il précise également qu'il importe de ne pas confondre le prix et le coût. Il existe trop peu de producteurs bios car les subventions sont davantage octroyées aux « crasses » alimentaires. Il rappelle que si les choix sont posés de manière intelligente, le développement durable pourra faire faire des économies à la société.

Marie-Noëlle Lienemann souligne que, pour lutter contre la précarité énergétique, la tarification doit avoir un effet vertueux et redistributif. La taxe carbone ne touche pas ceux qui sont en mesure de modifier leur comportement (propriétaires, etc.). Il faudrait instaurer une taxation des logements, dégrevée des frais que le propriétaire engagerait pour économiser de l'énergie. Il convient de bien se poser la question de ce qui doit être taxé et tarifé afin de trouver les outils adéquats.

Table ronde 3 : Transports et mobilité dans les villes durables

Fanny GLEIZE, Consultante démocratie participative, Missions Publiques (Paris)

Fanny Gleize présente Missions Publiques. Missions publiques intervient lorsque des opérateurs veulent éclairer les politiques publiques via l'expertise citoyenne.

Elle souligne le fait que nous sommes passés du « tout aux voitures », après la seconde guerre mondiale, à un mode de fonctionnement plus intégré, dans les années 90, afin de réduire l'impact carbone des villes.

En 1996, des plans de déplacement urbain ont été mis en place et la mobilité intégrée a été réfléchi. Cela témoigne d'une volonté de diminuer les gaz à effets de serre en ville et d'augmenter la qualité de vie en ville.

Missions Publiques entend agir sur ces changements de comportements qui doivent être corrélés à une modification de l'offre.

² <http://www.pourlasolidarite.eu/article11012,11012?lang=fr&retour=y>

Pour induire des changements de comportements, il est primordial d'impliquer le citoyen.

Parallèlement à l'évolution historique décrite précédemment, l'on a assisté à l'émergence de démarches participatives. Cette évolution témoigne d'une volonté d'ouvrir le débat au citoyen, de mettre son expertise en valeur, d'ouvrir la participation citoyenne au-delà des simples sondages, de partager les enjeux urbains et de coproduire les politiques publiques avec les citoyens.

Cette évolution a contribué à la simplification des discours adressés aux citoyens, à l'amélioration des services à destination des citoyens, à l'amélioration de la confiance des citoyens et à des changements de comportements.

La participation citoyenne induit une prise de conscience citoyenne. Les citoyens sont amenés à revoir leur rôle dans la société et dans les pratiques liées à la mobilité.

Une expérience de participation citoyenne (GART) a par exemple proposé des visites de terrains aux citoyens et à des experts. Ceux-ci ont ensuite émis des recommandations. Durant cette expérience, l'on a pu remarquer une évolution positive des comportements au sein du groupe de citoyens. Elle a donc mené à la conclusion que si l'on communique sur les contraintes de tous les acteurs impliqués (usagers, opérateurs, etc.), une prise de conscience s'opère plus facilement et mène à des changements de comportements.

Une autre expérience de participation citoyenne (Move Together, projet européen) a proposé à des citoyens d'analyser certains projets de transport urbain. Pour ces citoyens, ce qui faisait sens avant tout et pouvait donc influencer leur comportement, était le volet « durable » de ces projets. A nouveau, cette expérience prouve que lorsque l'on communique globalement sur des projets et que l'on partage différents points de vue, l'intérêt général et la plus-value collective sont très souvent pris en compte.

Jean-Luc SIMON, Président de la DPI (Disabled Peoples International, région Europe)

Jean-Luc Simon souligne le fait que les personnes handicapées sont bien souvent les « champions du développement durable ». Elles ont un grand rôle à jouer dans ce domaine et nous avons beaucoup à apprendre d'elles. Elles ont en effet l'expérience de « l'alternatif », du fait de leur condition. De plus, une société durable doit inclure l'ensemble de ses composantes, y compris les personnes handicapées.

La participation des personnes handicapées est souvent difficile à mettre en œuvre et elle prend du temps. Cependant, les précautions prises pour inclure les personnes handicapées servent souvent aux personnes non handicapées. Ainsi, par exemple, les rampes bénéficient aux poussettes. Il importe donc d'identifier les ressources potentielles, là où, a priori, l'on identifie seulement un manque.

Françoise COMBELLES, Directrice déléguée au développement durable à la RATP

Françoise Combelles explique que la politique de développement durable de la RATP est notamment développée en coopération avec le monde associatif. Quarante associations ont

participé à une réunion durant laquelle cette question leur a été posée : « quels sont, pour vous, les grands enjeux du développement durable de la RATP ? ».

Les associations de personnes handicapées se sont montrées satisfaites d'être considérées comme des associations citoyennes et non uniquement comme des associations de personnes handicapées.

La RATP a par ailleurs priorisé l'accessibilité et l'accueil pour tous les usagers. Historiquement, la RATP privilégiait un accueil pour des personnes « toutes pareilles ». Elle s'est ensuite intéressée à ses utilisateurs fréquents via des formules d'abonnement etc. Aujourd'hui, elle entend ne pas scinder les clients autonomes et non autonomes tels les touristes et les femmes enceintes.

Michel BOURGAIN, Maire de l'Île-Saint-Denis

Michel Bourgain souligne le fait que le développement durable est un processus et non une utopie. Une île est un atout et non un frein, en termes de développement durable.

Les dimensions de l'île (7 km de long sur 300 mètres de large) posent des difficultés en termes de transport. Auparavant, la voiture était prédominante. Or, lorsque l'on veut réfléchir à un éco-quartier, il faut réfléchir à un modèle intégré. L'objectif consiste à ordonner les modes de transport de façon priorisée :

1. La marche à pied
2. Le vélo
3. Les transports en commun
4. La voiture

Pour la marche à pied, il importe de tenir compte de différents facteurs incitatifs tels le confort et la propreté. Pour le vélo, il convient de partager l'espace disponible et de généraliser les « zones 30 ». Pour les transports en commun et l'insertion du tramway dans la ville, il faut résoudre une équation à plusieurs inconnues : le confort, l'insertion urbaine, la fréquence, la régularité et la vitesse. Ce chantier est en cours.