

Le territoire et l'urbanisme, des enjeux climatiques

Conférence de presse
de l'asbl urbAgora
Mercredi 2 décembre 2009
Centre culturel Barricade
Oratrices : Mathilde Collin et Julia Luxen

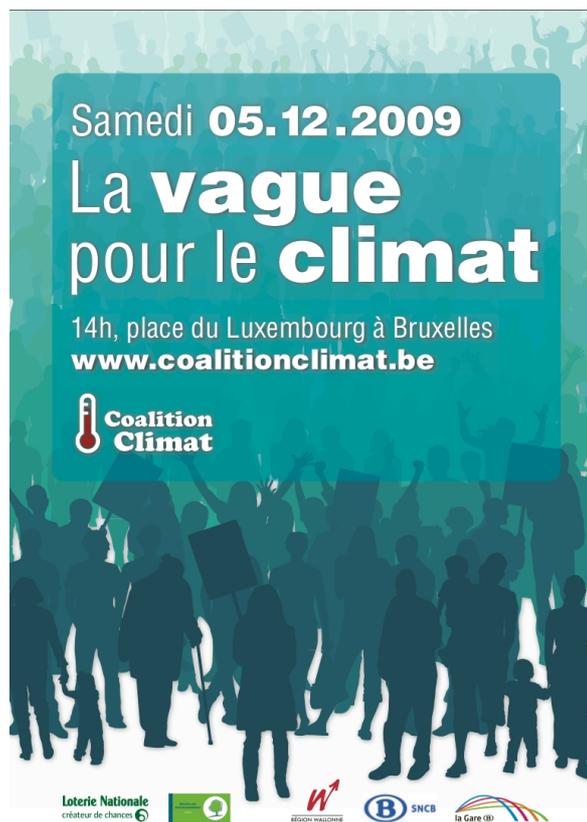


Photo : Nicolas Bomal.

L'asbl urbAgora, en tant qu'elle se préoccupe d'urbanisme et d'aménagement du territoire, appelle chacune et chacun à rejoindre la « Vague pour le climat » du 5 décembre, manifestation nationale organisée à Bruxelles par la Coalition climat (qui regroupe 70 ONG belges) avant le Sommet de Copenhague.

Nous affirmons en effet que l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont des leviers majeurs du combat pour la sauvegarde du climat, bien que fort peu connus de l'opinion publique à ce jour.

En d'autres termes, la manière de construire notre environnement, de placer les bâtiments les uns par rapports aux autres, de créer et d'aménager les espaces publics, de disposer les commerces, bureaux, logements et services et de les rendre accessibles par l'un ou l'autre moyen de transport : tous ces éléments sont autant de leviers à actionner afin de réduire notre empreinte écologique. Un aménagement du territoire et un urbanisme respectueux du climat auront en outre également des effets bénéfiques sur notre santé physique et psychique, nos relations sociales et les finances publiques, entre autres choses.



1. Les villes, émettrices de gaz à effet de serre ?

Alors que plus de la moitié de la population mondiale vit désormais en ville, la responsabilité des agglomérations dans le réchauffement global semble écrasante : celles-ci n'occupent que 2 % de la surface de la planète, mais elles concentrent 80 % des émissions de CO₂ et consomment 75 % de l'énergie mondiale.

La tentation est donc grande de cibler les villes comme responsables du réchauffement climatique. Pourtant, en rapport au nombre d'habitants, les villes ont des émissions CO₂ particulièrement faibles par rapport aux moyennes nationales¹. Les rejets par habitant des New-Yorkais représentent moins d'un tiers de la moyenne des Etats-Unis ; chaque Barcelonais émet moitié moins de gaz à effet de serre que l'Espagnol lambda ; tout comme les Londoniens font deux fois mieux que les Britanniques. Au Brésil, même les tentaculaires Sao Paulo et Rio affichent des émissions per capita qui ne dépassent pas un tiers de la moyenne brésilienne.

L'explication est connue : une ville compacte, mélangeant logements et activités et desservie par des transports en commun est moins polluante qu'un habitat individuel diffus fondé sur le règne automobile. Il n'y a pas de quoi blâmer les villes, donc : loin d'être le problème, elles constituent une partie significative de la solution. Il n'en reste pas moins que la concentration des activités polluantes en ville, elle, est un problème. Elle a pour conséquences de réduire la qualité de vie, la convivialité, la beauté. Elle a des impacts lourds sur la santé des habitants et des usagers de la ville. Pour répondre au défi climatique, il faudra donc trouver des manières de densifier les villes tout en réduisant la concentration de la pollution.

Un axe important d'action consiste à enrayer l'étalement urbain : faire revenir la population *rurbaine* en ville, c'est à la fois réduire l'empreinte écologique de ces personnes et diminuer la concentration des gaz à effet de serre et particules fines émise par les véhicules lors des trajets journaliers.

L'autre axe, le corollaire, est de parvenir à rendre la ville vivable avec plus de monde, encore beaucoup moins de consommation d'énergie, et la même surface au sol.

¹ Selon une étude menée par l'Institut International pour l'Environnement et le Développement, publiée dans la revue Environment and Urbanization, avril 2009.

2. Enrayer l'étalement urbain

En Région wallonne, le phénomène de l'étalement urbain est particulièrement inquiétant depuis quelques décennies².

- Durant ces 20 dernières années nous avons urbanisé chaque semaine 45 ha d'hectares agricoles, sans compter les infrastructures routières ;
- La superficie moyenne des nouvelles parcelles n'a cessé de croître depuis 20 ans : de 8 ares en 1980, elle est passée à 11 ares en 2000 ;
- Equiper une parcelle de 30 mètres de large coûte 3 fois le prix d'une parcelle de 7 mètres de large ;
- L'étalement des constructions mite le territoire. Ce faisant, il abîme les paysages dont on voudrait pouvoir jouir et provoque un appauvrissement de la biodiversité car le morcellement des espaces naturels provoque des coupures dans les réseaux écologiques. La faune et la flore sont en régression de 30 à 40 % depuis 20 ans.



Illustration 1: Le domaine de Waroux (Ans) est un exemple typique de l'étalement urbain en région liégeoise. Le projet défendu par la commune de Grâce-Hollogne dans le village d'Horion lui est comparable (concernant ce projet, voir notre communiqué du 13 novembre 2009).

La construction à l'infini de maisons « quatre façades » est foncièrement nuisible au climat. Mais pas seulement : elle est aussi un gouffre pour les finances publiques et un vecteur d'inégalités sociales.

Pointons en premier lieu le prix par habitant des équipements et services collectifs. La construction et l'entretien des voiries pour les nouveaux lotissements, tout ce qui concerne le réseau de câblages, les égouts, les services de ramassage des poubelles, sont autant de frais à charge des collectivités locales qui, ramenées au nombre d'habitants à qui elles servent, ont un coût élevé par rapport aux investissements nécessaires dans une zone d'habitat dense. La densité y est tellement faible que cela rend impensable la mise en place de services publics qui seraient pourtant fort utiles pour permettre à une population précarisée d'y habiter, même en occupant un logement social. On pense

évidemment aux transports en commun, mais aussi à un bureau de poste, quelques petits commerces (alimentation, pharmacie...) toutes infrastructures et services qui permettraient aux personnes sans voiture d'avoir accès à un minimum de services pour vivre au jour le jour. Disons-le donc sans détour: l'étalement urbain est une manière très efficace d'exclure de fait la population pauvre de ces territoires. Rien d'étonnant dès lors à la retrouver en masse dans les noyaux urbains.

En deuxième lieu et dans la suite logique de ce qui précède: la famille des zones rurbanisées possède obligatoirement une ou plusieurs voitures. On en vient alors non seulement à un argument écologique évident – l'augmentation des kilomètres parcourus et de CO₂ rejeté dans l'atmosphère – mais aussi et encore à un argument d'égalité sociale et même de santé publique. En effet, tous ces habitants des zones périurbaines provoquent, chacun aura pu le constater, un encombrement des voiries publiques aux heures de pointe, puisqu'ils travaillent là où la plupart des emplois sont localisés: en ville. Cet encombrement provoque une concentration de CO₂ mais aussi de particules fines aux vertus odorantes peu recommandables et aux propriétés cancérigènes reconnues. Ces nuisances sont subies quotidiennement par les personnes résidant en ville. Ajoutons à cela le bruit et l'insécurité provoquée par le

² Source: De nouvelles formes d'urbanisation pour de nouveaux quartiers en Wallonie, Plaquette CPDT n°3, MRW-DGATLP, Ministère de la Région wallonne.

trafic, et nous avons un cocktail remarquable en matière de génération de stress et de maladies... qui devront encore être prises en charge au niveau individuel par les victimes de cette situation et au niveau collectif par la sécurité sociale. L'augmentation des accidents et les interventions publiques que ces mouvements pendulaires de travailleurs entraînent sont aussi à charge de la commune « hôte ». On peut encore y ajouter les places de parking nécessaires, tant pour leur financement – parfois pris en charge par le privé - que pour la consommation d'espace, espace qui ne peut donc pas être affecté à d'autres fonctions urbaines publiques ou privées.

En parlant d'espace, notons en troisième lieu que l'étalement de l'habitat en consomme énormément. Ceci a pour conséquence non seulement de détruire des paysages, zones naturelles et terres agricoles, mais aussi, par la bétonnisation qu'il induit, de diminuer la capacité d'absorption des sols. Ceci est généralement compensé techniquement par une redirection de l'eau de pluie vers les égouts – ce qui implique encore des coûts supplémentaires pour le traitement de eaux usées – ou par l'aménagement de mécanismes pour limiter les risques d'inondations (bassins d'orage).

Enfin, le mode de vie « au calme et à l'air pur » ne favorise guère les relations sociales. La distance entre les habitations aussi bien que la rareté des lieux de socialisation (café, épicerie, arrêt de bus, bureau de poste,...), ou encore le mode de déplacement automobile (il arrive fréquemment qu'on rentre et on sorte de sa maison en voiture) rendent les rencontres avec les voisins plus que fortuites.

On soulignera avec insistance qu'à **aucun moment, nous ne voulons pointer du doigt les ménages partis habiter en zone périurbaine. Nous opérons tous nos choix parmi les solutions qui existent, pas parmi celles qu'il faudrait créer.** Dans l'état actuel des choses, la recherche individuelle du meilleur rapport qualité/prix de la vie (ou du moins de sa perception) conduit souvent à opter pour cette formule lorsque l'on en a les moyens (quoique l'on néglige souvent une série de coûts cachés qui relativisent fortement les avantages de ce modèle). Le problème est celui des conditions collectives qui incitent à ce comportement : qualité et prix de la vie en ville, tant pour les espaces privés (logement) que collectifs (infrastructures, espaces publics). C'est donc au départ de cela qu'il faut agir : créer les conditions du retour à la ville, en relevant le défi de faire cohabiter agréablement dans un même espace une population plus importante.

3. Défendre le droit à la ville pour tous

L'étalement urbain est donc un problème aux conséquences multiples, et se résoudra par un ensemble de mesures, qui doivent être pensées de manière intégrée. Rendre la ville vivable implique dans le même temps des actions au niveau de la promotion de la mobilité douce et des transports en commun, de la valorisation du patrimoine et de la beauté des paysages urbains, du dégagement d'espaces que les habitants pourraient se réapproprier, de l'introduction d'éléments naturels en ville (végétation, eau), de l'utilisation de matériaux et de lumières appropriés.

Tant la densification que l'accessibilité financière impliquent une politique volontariste et massive en matière de logement. Celle-ci doit être coordonnée avec la politique d'urbanisme. Il faut construire, réhabiliter, regagner la maîtrise foncière, permettre les formes collectives d'habitat. Il faudra aussi oser la construction en hauteur, afin de garder de l'espace disponible au sol. Et ouvrir largement le débat sur toutes ces questions, qui vont transformer radicalement – mais on n'en fera pas l'économie – notre manière d'habiter la ville.

Chaque élément de la construction urbaine ne peut se penser sans interaction avec un ensemble d'autres éléments. Toucher à un endroit implique de redéfinir d'autres équilibres. C'est pourquoi urbAgora plaide pour une approche intégrée de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Introduire une dimension écologique dans la manière de faire la ville est une approche insuffisante: la « ville durable » ne peut pas être pensée uniquement en terme de mobilité, de réduction de CO2, d'espaces verts en ville. Elle a des implications sociales, économiques, urbanistiques, architecturales, relationnelles, sur la santé physique et morale.

4. Se doter d'outils pour réussir le défi

Le développement anarchique de projets de lotissement périurbains met sérieusement à mal le développement de projets en ville. Changer d'orientation nécessite de consentir des investissements colossaux. C'est pourquoi urbAgora formule trois propositions.

- La conceptualisation des projets de développements du territoire de l'agglomération autour de l'idée de **ville multi-polaire**, c'est-à-dire articulée autour de plusieurs noyaux, de plusieurs lieux de centralité, afin d'augmenter et de répartir la capacité d'absorption de population qui sera nécessaire. Au lieu d'avoir un centre unique – l'hypercentre de la Ville de Liège – nous aurions plusieurs autres polarités urbaines mises en réseau, notamment par le tram et le REL : Seraing, Ans, Herstal, Bressoux voire Angleur.
- La constitution rapide d'une **Communauté urbaine** dotée d'un pouvoir décisionnel sur les matières concernées, dotée d'un outil de coordination au niveau de l'agglomération liégeoise, qui pourrait prendre la forme d'un schéma de structure supra-communal construit sur base d'une vision d'ensemble et selon des critères de durabilité. Une base de donnée d'information des projets en cours pourrait en être une première étape.
- Un soutien régional³ accordé à des projets urbains d'ampleur, motivé par la plus grande complexité que représente les dossiers urbains (créer un quartier dans la ville). L'absence de ce soutien profite aux développements de la promotion immobilière sur les terrains vierges des campagnes.

À une plus petite échelle, on pense à remplir les dents creuses, à occuper les étages des rues commerçantes, à assainir les friches, systématiser la **mitoyenneté**, penser au **vélo** dès la conception des projets, à taxer les logements inoccupés, à augmenter, dans certains cas, le gabarit des immeubles.

Il importe aussi de construire de nouvelles voiries dans le tissu urbain là où il est plus lâche, afin de **mieux mailler le réseau viaire** et de rendre la ville plus praticable pour tous et notamment pour les modes de déplacement doux. En effet, un urbanisme en cul-de-sac, en plus de transformer des espaces publics en zones semi-privées, allonge les trajets et favorise la voiture tout en participant à l'encombrement général du réseau.

5. Quelques exemples intéressants à Liège

Ces principes d'urbanisme ne sont pas abstraits. Et il ne faut pas courir bien loin pour les voir mis en pratique, même si c'est souvent à (trop) petite échelle. Sans volonté d'exhaustivité et sans vouloir ériger en références absolues des projets qui sont tous soumis à des multiples contraintes, on peut citer ici quelques ensembles, réalisés, en cours de réalisation ou en projet, qui présentent un intérêt dans le cadre d'une réflexion sur l'urbanisme et le climat.

5.1. Cour Saint-Antoine et Bernalmont



La Cité du Bernalmont

Si l'on remonte de deux ou trois décennies en arrière, deux projets de logement frappent par leur qualité et notamment leur capacité à créer de la convivialité, du lien social. La **Cité du Bernalmont** (ingénieurs-architectes : René Greisch et Pierre Arnould) est un ensemble de 39 logements sociaux situés dans le quartier du Thier-à-Liège, dotés de petits jardins et desservis par une rue piétonne (les voitures restent stationnées en dehors du périmètre). Leur conception date de 1978 et la première occupation de 1984. L'utilisation particulièrement parcimonieuse de l'espace ne provoque aucun sentiment d'entassement tout en favorisant les relations humaines et en permettant de dégager des espaces verts en bordure du terrain (potagers et parc). La compacité du projet fait en sorte qu'il n'y a pas long à marcher pour atteindre les commerces de proximité (qui restent vivants dans le quartier, est-ce un hasard ?) ou un arrêt de bus.

³ Ceci – comme d'autres points du présent document – soulève évidemment la question de la fiscalité, qui est centrale, cardinale. Nous avons toutefois prié le plus de ne pas aborder cette question ici. Elle fera l'objet de développements spécifiques de notre part à moyen terme.

Le contraste avec le lotissement que la Ville de Liège a inauguré à quelques centaines de mètres, entre le boulevard Hector Denis et la rue des Bergers est consternant : il s'agit en effet d'y laisser bâtir (en vendant de surcroît le terrain à vil prix) des villas sur de vastes parcelles dans un site aux qualités paysagères exceptionnelles. Que ce lotissement radicalement anti-urbain, ce pur gaspillage, soit présenté comme un outil du « retour à la ville » laisse franchement perplexé.

À mille lieux de ces errances, la **Cour Saint-Antoine** (architecte : Charles Vandenhove), bien connue des promeneurs liégeois et même des touristes, constitue un exemple remarquable de réhabilitation d'un bâti ancien couplée à la construction d'immeubles neufs relativement important dans le respect de l'esprit des lieux.



La Cour Saint-Antoine

5.2. ZIP-QI de Saint-Léonard

Dans le quartier Saint-Léonard, quelques projets récents ou en cours de réalisation méritent notre attention. Le projet de 22 logements mis en oeuvre par la Ville de Liège sur le site « Les Forges » (architecte : Pierre Blondel) remaille un quartier fortement abîmé en ouvrant une nouvelle voirie et en créant un square.

À deux pas de là, le site « Pieper/Swennen » montre la possibilité, quand la volonté existe, de développer des espaces d'activité économique selon une typologie urbaine. La SPI+ et la SORASI démontrent à cet endroit que le zoning et ses « boîtes à chaussure » entourées de parking n'est pas une fatalité et qu'il est possible de réinvestir les zones urbaines. Gageons que ce projet aie vocation à servir d'avant-garde à un bataillon fourni (par exemple sur la plaine de Bressoux⁴).

Citons encore le projet des « Zurbains », à côté de la place Vivegnis, mis sur pied par une initiative privée⁵.



« Les Forges ». Image <http://www.pblondel.be/>

5.3. Bavière

D'une superficie de 5,3 ha, situé au centre de Liège, le site de l'ancien l'hôpital de Bavière a fait l'objet d'un concours en 2005, à l'initiative de la Ville de Liège, autour d'une procédure originale associant architectes et promoteurs et un jury composé avec experts internationaux⁶. C'est à ce jour le plus grand projet urbain d'habitat au cœur d'une ville wallonne. L'équipe lauréate (coordonnée par Anorak architecture, avec des architectes locaux, nationaux et internationaux), désignée à l'unanimité, conçoit un nouveau quartier de 600 logements (de la maison mitoyenne aux appartements 1 à 5 chambres), articulés autour de plusieurs places publiques et un parc, avec des petites et moyennes surfaces pour des bureaux et commerces de proximité (en renforcement et complément de la structure commerciale du quartier). Une attention particulière est accordée à la typologie de l'habitat : compact et à structure modulable, chaque appartement est doté d'une véritable terrasse ; chaque immeuble comprend un espace de parking spécifique aux vélos ; et s'inscrit dans une dynamique basse-énergie (coefficient d'isolation K34 ; chauffage collectif ; etc.). Les espaces publics sont conçus par un paysagiste, avec une attention aux question de durabilité et d'usage (500 arbres sont ainsi plantés en bordure du site « en pépinière » pour



La Master Plan de Bavière tel que présenté lors du concours.

4 Lire à ce sujet notre brochure « Structurer la ville » (septembre 2009) où se trouve formulée une proposition très détaillée pour l'aménagement de la plaine de Bressoux. Reprenant la fonction prévue (un zoning d'activité dans le domaine alimentaire) et financée (par le FEDER), nous proposons de repenser complètement le projet sur base d'une typologie urbaine mettant en valeur la qualité exceptionnelle du site (et notamment la proximité de la gare de Bressoux).

5 Lire <http://www.iewonline.be/spip.php?article2649>

6 Notamment Ariella Masboungi, architecte urbaniste en chef de l'Etat français.

être replantés au fur et à mesure de son aménagement). Enfin, sur le plan urbain, le nouveau quartier s'inscrit dans le prolongement des rues créés au XIXe siècle ; pour la partie du site qui borde le bras d'eau de la Dérivation, les immeubles sont proposés avec de larges espaces de respiration entre eux, de manière à casser le front continu et massif de buildings si caractéristiques des bordures de fleuve à Liège et offrir des vues depuis et vers le quartier – tout en maintenant, au moyen d'édifices construits plus en hauteur, un degré de densité de logement élevé.

Alors que l'avenir du projet est aujourd'hui très incertain, on se permettra d'insister sur le fait que le développement anarchique de lotissements périurbains met sérieusement à mal le développement de projets en ville de l'ampleur de celui de Bavière – beaucoup plus difficiles à mettre en place mais beaucoup plus intéressants pour la collectivité.

6. Eco-quartiers : très bien, mais...

On présente parfois les éco-quartiers comme une solution miracle. L'exemple le plus connu et médiatisé en est sans doute BedZed, au sud de Londres. Il s'agit d'un quartier



Le quartier de BedZED, dans la banlieue Sud de Londres.

« émission zéro », c'est-à-dire que tout y est réfléchi pour minimiser au maximum le rejet dans l'atmosphère de gaz à effets de serre : constructions passives, utilisation de matériaux locaux, écologiques ou recyclés, production autonome d'énergie renouvelable, aménagements urbains hostiles à la voiture et accueillants pour les vélos, recharges électriques pour les rares automobiles. En outre, la disposition des espaces favorise la convivialité et un tiers des logements sont des logements sociaux afin de garantir une mixité sociale. Même si cette expérience concerne un territoire trop petit pour intégrer les diverses fonctions urbaines, sur le plan urbanistique et humain, on peut difficilement mieux faire.

Cependant, même dans ces conditions, la moyenne des empreintes écologiques des habitants de Bedzed est de 2,6 planètes consommées, contre 3 pour le reste du pays⁷.... Qu'est-ce à dire ? L'éco-quartier n'est pas inutile pour sauver la planète, mais rien n'empêche

évidemment ces personnes de prendre l'avion dix fois par an, de s'alimenter dans les fast-food, ou d'être venu, le cas échéant, s'installer dans ce quartier alors qu'il se trouve à 150 km de leur lieu de travail.

Ceci vient renforcer la conclusion de l'étude déjà citée en introduction : désigner les villes comme coupables du changement climatique détourne l'attention du principal facteur d'émission de gaz à effet de serre : « Les vrais responsables ne sont pas les villes elles-mêmes, mais le mode de vie des habitants des pays riches, basé sur la surconsommation. »

Ajoutons une nuance qui est de taille : les éco-quartiers ne concernent par définition que les nouveaux développements urbains alors que l'essentiel du défi auquel nous faisons face concerne la gestion du passif gigantesque que constitue le parc immobilier existant, dont le taux de renouvellement est extrêmement bas.

7. Comportements individuels ou responsabilité collective

Aujourd'hui, tant dans l'opinion publique que dans les décisions politiques, les efforts écologiques en matière d'urbanisme sont centrés sur la réduction énergétique des bâtiments (l'isolation, l'utilisation de matériaux écologiques, la construction d'habitations « basse énergie ») et la réduction énergétique des déplacements automobiles (débat sur les taxes à la circulation, agro-carburants). Les politiques publiques mettent donc l'accent sur la responsabilité individuelle, en fournissant éventuellement des incitants financiers aux changements de comportement. Ce constat appelle plusieurs commentaires.

7 <http://www.bioregional.com>

Premièrement, **la somme des impacts individuels ne vaudra jamais l'impact des solutions collectives** : lorsque les maisons « quatre façades » seront toutes passives et en matériaux écologiques et que leurs habitants rouleront avec de très hypothétiques « voitures vertes »⁸, on n'aura encore résolu qu'une petite partie du problème. Resterons les déséquilibres financiers des investissements communaux, la disproportion des investissements publics par habitant, l'impossibilité pour les personnes précarisées d'habiter en zone péri-urbaine, la congestion en ville et l'accaparement d'une grosse partie de l'espace public par les voitures (im)mobiles ou parkées, le gaspillage des espaces ruraux et la destruction des paysages. Vouloir rendre ce modèle soutenable est une impasse.

Deuxièmement, même d'un point de vue strictement environnemental, opter individuellement pour une habitation basse-énergie n'implique pas nécessairement de réduction de la consommation énergétique individuelle. **Acheter une maison thermo-efficace qui consomme trois fois moins d'énergie au mètre carré, et en profiter pour choisir une maison trois fois plus grande, cela existe et porte un nom : l'effet rebond !**

Lutter contre le réchauffement climatique en comptant sur la seule responsabilité individuelle non seulement ne résout pas le problème, mais pourrait bien accroître les inégalités sociales.

L'approche par l'aménagement du territoire et par le développement d'outils urbanistiques intégrés, au contraire, parvient à concilier enjeu social et environnemental. Elle met en avant la responsabilité collective. Si l'on veut sortir du marasme, il ne faut pas compter sur la science uniquement: il faudra aussi une prise en main politique qui doit combiner les incitants individuels et collectifs avec des mesures législatives contraignantes.

Conclusion

Pour urbAgora, faire de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire des enjeux climatiques à part entière, c'est du même coup lutter efficacement contre la précarité en ville. Cela apportera en outre une amélioration des relations sociales et du bien-être tout en constituant un levier pour une saine gestion des finances publiques. Le défi est de concilier densification et bien-être en ville sans pour autant éloigner la pauvreté des lieux d'habitat et des coeurs urbains.

Notre vision est à contre-courant d'une vision de la ville qui serait attractive pour les visiteurs internationaux, par ses « gestes architecturaux » et pour les promoteurs immobiliers friands de spéculation, par ses espaces « assainis et revitalisés ». Attractive aussi pour les finances publiques par les recettes supplémentaires qu'elle pourrait rapporter, et enfin pour les entreprises qui bénéficieraient d'infrastructures routières et places de parking sur mesure.

À l'inverse, urbAgora prône une ville attractive pour les gens qui voudraient y habiter par la qualité et la proximité de ses services, qui serait accessible financièrement par une politique publique de logement efficace. Cette ville à plusieurs noyaux serait avantageuse pour les finances communales par la réorientation des investissements dans les zones denses, et donc moins chères par habitant. Elle serait tout simplement agréable pour ses usagers et habitants, du fait de la qualité de ses transports et espaces publics.

Elle est aussi une condition sine qua non à notre victoire collective contre la catastrophe climatique. Quoi que décident les chefs d'Etat et de gouvernement à Copenhague et lors des rendez-vous ultérieurs, la réalisation des objectifs de réduction des gaz à effets de serre, que nous espérons les plus ambitieux possibles, ne seront pas possibles sans une politique urbaine du type de celle que nous préconisons ici.

8 Lesquelles « voitures vertes », pourtant, n'existent pas, pour de nombreuses raisons trop longues à détailler ici.