

PRESIDENCY

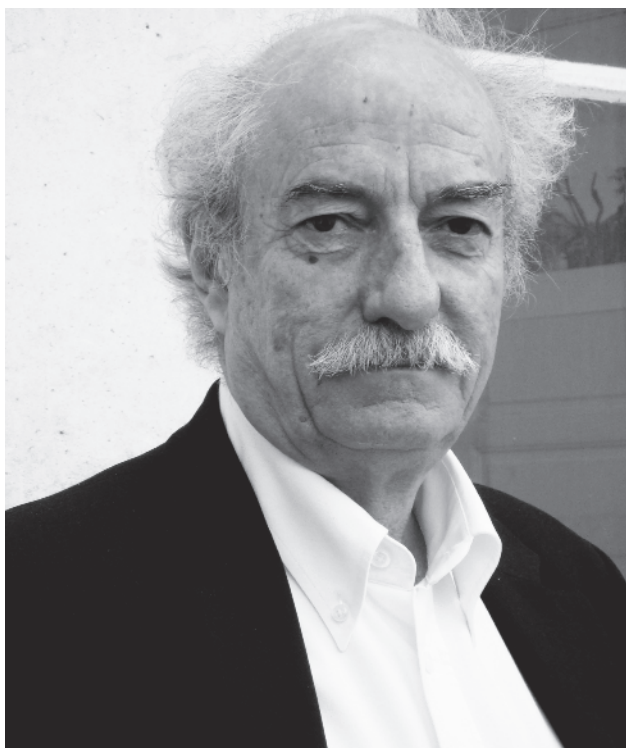
KEY BRIEF



Tous Ensemble
POUR LE CLIMAT

// FRANÇOIS HOLLANDE // LAURENT FABIUS // NICOLAS HULOT
 // ARNOLD SCHWARZENEGGER // PIERRE-HENRI GUIGNARD //
 FRANÇOIS-MICHEL LAMBERT // PHILIPPE DOUSTE-BLAZY // NATHALIE
 KOSCIUSKO-MORIZET // GILLES BERHAULT // MICHELE SABBAN //
 NICOLAS IMBERT // JACQUES DEGROOTE // RAJA - DANIELE
 MARCOVICI FOUNDATION // MICHEL CIBOT // OLIVER STONE //
 OLIVIER GUY // CHRISTINE EUVRARD // SYLVIANNE VILLAUDIÈRE //
 JEAN-MICHEL COUSTEAU // CHRISTIAN DE PERTHUIS // BRAD PAGE
 // ALEXANDRE ROJEY // LEONARD LERER // CHRISTIAN BRECHOT
 // BRUNO OBERLE // BERNARDINO REGAZZONI // IGOR USTINOV
 // BERTRAND PICCARD // OLIVIER FERRARI // MARIE-LAURE DE
 BEAUSACQ // KIMON VALASKAKIS // JEAN VINCENSINI //
 MICHEL CANTAL-DUPART // CHARLES CARRE // THERESE LEBRUN
 // ELLEN WASYLINA // MARIE-LAETITIA GOURDIN // MARC
 DUFUMIER // CHRISTIAN BRECHOT // ALHAMDOU DIAGNE //
 JEAN-PAUL PANCRACIO // PHILIPPE RIGOUT // LESLIE TOURNEVILLE //
 MICHEL SALOFF-COSTE // JANE SCHINASI // NAZIHA MESTAOUI

URBAN PROSPECTIVES



PROSPECTIVES URBAINES

Michel CANTAL- DUPART

*Urban architect
Architecte urbaniste*

La ville de demain sera en rupture par rapport à celles développées durant les Trente Glorieuses (1945-1975). Elle ne s'étale plus, elle est économe, solidaire et coopérative. Les grandes villes des pays développés ont valeur d'exemple et de capacité à innover. L'espace public en tant que lieu d'échange est à imaginer.

Comment se présentera la ville de demain ?

C'est la question que posent élus et aménageurs dans les missions prospectives qui déterminent les stratégies à mettre en place. Selon l'interlocuteur, la perspective présente un champ plus ou moins profond. Pour l'élu il est de deux mandats, soit douze ans, pour l'aménageur c'est un peu plus long et pour le bâtisseur, c'est le temps de conception et de vente. Pour l'urbaniste, il est fréquent qu'il prône l'incompréhensible pour s'entendre dire, vingt ans plus tard, qu'il avait raison ! Un impératif lourd pèse sur la ville pour les trente prochaines années : de façon inéluctable la population de la planète continue à se concentrer sur les villes. Aucun des territoires n'échappe à ces mouvements, représentant les deux tiers de la population mondiale à l'horizon 2050. Les villes concentreront 70% des rejets polluants qui augmentent l'effet de serre dans l'atmosphère. La ville du futur doit être solidaire pour faire face à ce défi ! Cela touche leur politique et leur forme.

Avant-propos

En préalable, il faut poser deux principes qui seront l'assiette de toute réflexion. Toute vision prospective prend ses racines aujourd'hui. Il ne sert à rien de faire des hypothèses à dix, vingt ou trente ans si on ne les ancre pas dans des aménagements organisés dans l'instant. Ensuite, il n'est pas de futur qui ne s'installe dans une continuité historique et la prise en compte du passé. Bien sûr, il existe des événements de rupture qui entraînent de fortes modifications des espaces et des comportements dans les pays développés, tels la motorisation des familles dans les pays développés autour des années 1960 ou le vieillissement des individus qui progresse chaque année et se manifestera dans les pays émergents.

The city of tomorrow will be at odds with the cities that developed during "The Glorious Thirty" (1945-1975). They will not spread anymore, will be cost-effective, supportive and cooperative. The great cities located in developed countries set the example and proved their ability for innovation. The public space as a sharing spot is to be invented.

What will the city of tomorrow look like?

This is the question that elected officials and urban developers are asking themselves while working on prospective missions that determine the strategies to implement. Depending on the interlocutor, the perspective is more or less profound. For the official, it spans over two mandates, that is to say twelve years, but for the developers it is longer and for the builders, it is the time needed for design and sales. Urban planners often advocate for the incomprehensible, just to have their idea corroborated twenty years later!

A hefty imperative hangs over the city regarding the following thirty years: it is ineluctable that the world population will continue to flock to cities. No territory is immune to these movements, which by 2050, will represent two thirds of the world population. Cities will then be responsible for 70% of the total polluting emissions, which will increase the greenhouse gas effect in the at-

mosphere. The city of tomorrow has to be united in order to face this challenge! And this will affect its policies and shape.

Foreword

First, two principles that will be the basis of our reflexion need to be mentioned. All prospective visions are rooted in the now. It is useless to speculate on a ten, twenty, thirty years' time frame if we do not anchor our hypotheses in current planning. Second, there is no future that does not fit in a historical continuum and an awareness of the past. Certainly there are disruptive events that generate serious changes in the geographical space and types of behaviours in developed countries such as the growing number of automobiles for households in the 1960s or the aging of the population that progresses every year further and will expand to emerging countries.

A city cannot grow by spreading

During the 2008-2009 international consultation on the Grand Paris project, ten independent French and foreign teams responded on the future of the Grand Paris by recommending to build the city upon the city and stop the snowball effect that is spreading in our territories. These multidisciplinary teams were made up of over five hundred executives and 40% of them were teaching-researchers. The consultation referred to the Kyoto agreements on global warming. It represented an event in urban planning as, for the first time, urban developers were unanimous on the city growth phenomenon. Cities are bound to be cost-effective and more rigorous in their land management. Territories that devour their agricultural areas are increasingly costly to manage mainly due to transportation times needed to reach labour or service providing neighbourhoods and to the cost of managing equipment and infrastructures. Our society is increasingly aware of how important agricultural areas are when close to the city. This is another example of the innovation of the Grand Paris. The law states that the Saclay Plateau, an over two thousand hectare agricultural area, has to remain untouched. And it is the first time that such a protective measure is adopted.

In order to meet this objective and to respond to an increased demand in population density, often, it is suggested to build upwards. But "towers", the name they were given in France, do not deal with density and, on the contrary, they clear out their surroundings. A compact city is a city which generalises a Haussmann-type of habitat, a seven-storey building. In a 2010 study on aerial land management in Paris, I showed the substantial land reserve that building elevation represents. If we randomly chose twelve streets in any of the 9th to the 20th arrondissements, while respecting the maximum density rate, legally imposed by the current local urban planning documentation and only considering 10% of the development potentials, they would create a 46.700 m² capacity, meaning an average of almost six hundred 80m² housing spaces!

By surveying trends and evolutions in habitat in inner Parisian suburbs, especially in Villejuif, which is part of my "cities library" and one of the cities I have been following for the past thirty years, we can observe a fragmented densification of the residential park. The original house remains, the gardens are replaced with two additional houses according to the size of the plot. This individual method that does not fit any comprehensive reflexion

La ville ne peut plus croître en s'étalant

Lors de la consultation internationale sur le Grand Paris, conduite en 2008-2009, dix équipes, françaises et étrangères, travaillant de façon indépendante, ont répondu au devenir du Grand Paris en recommandant de construire la ville sur la ville et d'arrêter la tâche d'huile urbaine qui se répand sur nos territoires. Ces équipes pluridisciplinaires étaient composées de plus de cinq cents cadres dont 40% étaient des enseignants chercheurs. La consultation faisait référence aux accords de Kyoto sur le réchauffement climatique. C'est un événement dans l'aménagement des villes car c'est la première fois qu'il y a unanimité d'aménageurs sur les phénomènes de croissance des villes.

Les villes sont contraintes d'être économes et plus rigoureuses dans leur gestion foncière. Les territoires qui mangent les zones agricoles coûtent de plus en plus cher à aménager principalement en raison des temps de transports pour rejoindre les quartiers d'emplois ou de services et du coût de gestion des équipements et infrastructures.

Notre société prend conscience de l'importance des zones agricoles mitoyennes de la ville. Là aussi le Grand Paris innove. Dans la loi sur le Plateau de Saclay, une zone agricole de plus de deux mille hectares est intouchable, c'est la première fois qu'une telle protection est prise.

Pour répondre à cet objectif et à une demande de densité il est souvent proposé de construire en hauteur. Mais les tours, comme on les appelle en France, n'apportent pas de densité, au contraire elles vident leurs abords. Une ville dense est celle qui généralise un habitat de type Haussmannien, un immeuble de sept étages. Dans une recherche conduite en 2010 concernant le foncier aérien de la commune de Paris, j'ai démontré l'immense réserve foncière que représente le surhaussement des immeubles. Douze rues choisies de façon aléatoire dans les arrondissements, du 9ème au 20ème, tout en respectant le plafond légal de densité fixé par l'actuel PLU et ne prenant en compte que 10% des potentialités, offrent une capacité de 46.700 m² soit près de six cents logements de 80 m² !

Observant les tendances et l'évolution de l'habitat en première couronne parisienne, particulièrement à Villejuif qui est, dans ma « bibliothèque de villes », l'une de celle dont je suis les changements depuis plus de trente ans, on constate une densification parcellaire du pavillonnaire. La maison d'origine reste en place, le jardin se voit remplacé par un ou deux pavillons complémentaires selon la taille de la parcelle. Cette méthode individuelle qui ne fait l'objet d'aucune réflexion d'ensemble pose immédiatement des problèmes de stationnement auxquels peuvent s'ajouter des dysfonctionnements de réseaux.

Cette approche qui impose de construire la ville sur la ville nécessite un bouleversement des comportements des aménageurs et des architectes, ils doivent faire preuve d'imagination et sortir des sentiers battus, ce n'est pas une mince affaire.

Tirer les leçons de villes extrêmes

Première observation, sur la capitale d'un des pays les plus pauvres du monde, Khartoum au Soudan. L'agglomération compte plus de six millions d'habitants se répartissant autour de la confluence du Nil bleu et du Nil blanc. Pour fuir les embarras et l'insécurité en ville, des oasis urbaines émergent, quartiers hautement sécurisés construits en périphérie. Ce modèle est égale-



Zhengzhou, capital city of the Henan province in China
Zhengzhou, capitale de la province chinoise du Henan

.../...

is immediately problematic for parking spaces and potentially to network malfunctions. This approach that requires building the city upon the city calls on a revolution in the urban planners' and architects' behaviour. They must be creative and think outside the box, which is not an easy task to accomplish.

Learning from extreme cities

Our first observation lands on the capital of one of the poorest countries in the world, Khartoum in Sudan. The city holds over six million inhabitants spread out around the Blue Nile and the White Nile rivers. To flee the crowd and insecurity in the city, urban oases are emerging, highly secure neighbourhoods located in the suburbs. This is a model that has been seen in other countries such as Brazil and even some of our European cities.

Soudanese architects have taken Doha, the capital of Qatar, as an urban model. Having forgotten their cultural wealth, they dream of the cliché of a mushroom city! The economic congestion of the city is easy to see, a multitude of small anarchic transport means cross the city in all directions, and by lacking coordination, they create jams instead of guaranteeing flow. During the conferences I participated in with CEOs, academics, elected officials and urban developers, each time I spoke of and highlighted this black mark. They are planning a tramway network. I encouraged them to be ambitious and immediately plan for a subway network. Considering the country's economy, my counterparts seemed sceptical, even if I was the one who headed the installation of the subway in Cairo, which was so vigorously attacked during its design phase in 1987 and today, carries almost four million passengers daily.

Our second observation concerns an exponentially developing city: Zhengzhou, capital city of the Henan province in China. Four million people live in this industrial city located in the centre of China, a historical place at the crossroads of two major railway lines that feed this immense country. It is the most polluted city in the world. This is where "Apple city" set up camp, the Foxconn factory where three hundred thousand workers make iPhones. I met up with the representatives of the Yutong bus manufacturing company, where sixty thousand units are built every year. I was there to talk to them about the place busses have in a city. What an intelligent issue in an invisible city...what to do?!

All scooters are already electric in Chinese cities. The position of this huge country at the 21st session of the United Nations Conference of the Parties on climate change (COP21) is a crucial one. Big cities in developed countries, especially historic European cities, have to take a stand and be cautious in keeping their exemplary value and show their ability to innovate.

How to prepare today for the city of tomorrow Successfully implementing solutions to the unavoidable and intensifying challenges

The demographic challenge requires an adaptation to happen in cities. Life expectancy is increasing and there more and more active senior citizens coupled with people with reduced mobility. Besides the adaptation of housing, this concern must lead to a management of the public space in such a way that even an

ment constaté dans divers pays, tel le Brésil, et parfois même dans nos villes européennes.

Les architectes soudanais ont pour modèle urbain de référence Doha, capitale du Qatar. Oubliant leur richesse culturelle, ils rêvent d'un poncif de ville champignon ! Il ne faut pas longtemps pour comprendre l'engorgement économique de la capitale, une multitude de petits transports anarchiques sillonne la ville en tous sens, sans coordination ils créent l'encombrement alors qu'ils devraient assurer la fluidité. Au cours des conférences faites devant des chefs d'entreprise, des universitaires, des élus et des aménageurs, j'ai chaque fois parlé et illustré ce point noir. Ils ont en projet une ligne de tramway. Je les ai invités à être ambitieux et prévoir de suite un métro. Vu l'économie du pays mes interlocuteurs semblaient sceptiques, pourtant j'ai en tête l'installation du métro au Caire, tant décrié lors de sa conception en 1987 et qui véhicule près de quatre millions de voyageurs par jour.

Seconde observation sur une ville en développement exponentiel : Zhengzhou, capitale de la province chinoise du Henan. Quatre millions de personnes habitent cette ville industrielle du centre de la Chine, c'est le lieu historique du croisement de deux lignes de chemin de fer qui irriguent cet immense pays. C'est la ville la plus polluée du monde. C'est ici qu'est installée « Apple City », l'usine Foxconn qui fabrique les iPhone avec trois cent mille ouvriers. Je suis venu rencontrer les responsables de l'usine de construction d'autocar Yutong, soixante mille véhicules y sont produits chaque année. Je venais leur parler de la place de l'autocar dans la ville. Intelligence de la question dans une ville invisible. Que faire ! Déjà tous les scooters des grandes villes chinoises sont électriques. La position de cet énorme pays à la 21ème Conférence des parties à la Convention des Nations-Unies sur le changement climatique, COP 21, est déterminante. La posture des grandes villes des pays développés et particulièrement les villes historiques européennes doivent être attentive à leur valeur d'exemple et de capacité à innover.

Que faire aujourd'hui pour préparer la ville de demain

Bien intégrer les défis incontournables qui s'amplifient

Le défi démographique impose une adaptation des villes. Les durées de vie augmentent, il y a de plus en plus de seniors dynamiques accompagnés de personnes à mobilité réduite. Cette préoccupation, outre l'adaptation des logements, doit organiser les espaces publics de telle façon que même un enfant de huit ans puisse gagner une autonomie de déplacement.

La ville doit repenser les espaces publics

La ville numérique est à prendre en compte. Déjà de nombreux concepts sont popularisés, tel « smart city ». On pense déjà une ville à venir à partir des outils que nous avons en poche. Et si ces outils n'étaient que le « cornet de Laennec », le stéthoscope, et que le temps des IRM (Imagerie à Résonance Magnétique) est à venir. C'est ce que je crois en matière de numérisation des villes. Nul ne peut prévoir les temps qui viennent en ce domaine, il faut garder l'écoute. Il fallait une dame du téléphone pour joindre le « 22 à Asnières », on doit imaginer la possibilité d'avoir l'image et les sons instantanément du monde entier. On y est presque. Les modes de déplacements collent aux comportements des individus. La popularisation du téléphone devait fixer les gens à leur



Doha, the capital of Qatar, / Doha, capitale du Qatar

eight-year old can be autonomous in his movement.

Cities have to rethink their public spaces

Digital cities are to be taken into account. There are already many popular concepts such as the “smart city”. We are already thinking of the future of our cities based on the tools we carry in our pockets. But what if these tools would be like “Laennec’s collar”, the stethoscope, and that MRIs (Magnetic Resonance Imagery) was still undiscovered. This is what I believe about the digitalisation of cities. Nobody can predict the future in this domain; we have to keep listening. We needed a switchboard operator not long ago, we can now imagine to transfer images and sounds instantaneously all over the world. We are almost there. Travelling methods mimic the behaviour of individuals. The telephone becoming popular should have cooped up people in their homes. Big mistake! Quite the opposite happened, moving around in a useful way. Transportation limited to the work-home pendulum exploded. We want to be able to go anywhere from home. The true geographical discrimination is the one that imprisons the individual in a spatial impasse. Mid and long distance railway connections have become mostly rhythmical. European cities are connected to rail or air gears that interweave activities and leisure. Territories of exclusion, abandoned lands, are still persisting because they are far from everything.

Rethinking the management of our territories

Our municipalities are linked to the parish organisation of our country. One had to be able to walk to church on Sundays. Great cities are the mere conurbation of several parishes. The Convention will not touch upon this partition, however, it puts every citizen closer to government representatives. French departments were created so as from one point to be able to reach the administrative centre by horse and come back in the span of one day. It is the “metropolis of services and knowledge”, one high school per administrative centre. What good is it to continue to spread our cities and dream up megalopolises when our country is nowadays a sort of “grand département”? There is no place in France you cannot do a round trip in one day. The city of tomorrow shall be cooperative.

Of the five largest cities in the world, two of them are close if considered the distance and speed of exchanges between them: London and Paris. It is necessary to develop the cooperation and complementarities between these capitals and their shining images. Saying this to London or Paris makes us smile today. Maybe I am just thinking twenty years ahead! This makes me think of the heated BAB (Bayonne, Anglet, Biarritz conurbation) debate that wants their two rugby teams to merge to create a Basque force, but if the two types of shirts are half white and one wants the other to be blue or red, couldn’t they just chose the French tricolour stalemate?! Let us leave cities compete on shirt colours and assist them in developing connected economic networks.

Since time immemorial, urban planners have been pushing to develop an Atlantic arc. Depending on the period, projects were presented such as building bridges over the Seine, the Loire or

domicile. Erreur ! C'est tout le contraire, il permet de bouger utile. Le transport limité au déplacement pendulaire domicile/travail explose. De chez soi on veut pouvoir aller dans toutes les directions. La réelle discrimination spatiale est celle qui coince l'habitant dans un espace en impasse. Les liaisons ferroviaires à moyenne ou longue distance sont devenues pour la plupart cadencées. Les villes européennes sont branchées sur des norias qui par fer ou par air interconnectent activités et loisirs. Les territoires d'exclusion, terres abandonnées qui persistent, le sont parce que loin de tout.

Repenser l'aménagement des territoires

Nos communes collent à l'organisation paroissiale de notre pays. Il fallait pouvoir aller à l'église à pied le dimanche. Les grandes villes ne sont que l'agglomération de plusieurs paroisses. La Convention ne touche pas à cette partition, en revanche elle met chaque citoyen au plus près d'un représentant de l'Etat. Les départements sont créés de telle façon qu'on puisse, de tout point, aller à cheval en préfecture et revenir en une journée. C'est la « métropole des services et du savoir », un lycée par préfecture. À quoi sert de continuer à étaler nos villes pour les rêver mégalopole, alors que notre pays est aujourd'hui comme un « grand département ». Il n'est de lieu en France d'où on ne peut faire l'aller et retour dans la journée. La ville de demain sera coopérative.

Des cinq plus grandes villes du monde, deux sont mitoyennes vues par le prisme de la distance et la cadence des échanges, Londres et Paris. Il est nécessaire de concevoir les coopérations et les complémentarités de ces deux capitales qui rayonnent par leur image. Le dire à Londres ou à Paris fait aujourd'hui sourire. Peut être ai-je vingt ans d'avance ! Cela me fait penser au débat qui secoue le BAB, (l'agglomération Bayonne, Anglet, Biarritz) la raison veut que les deux équipes de rugby fusionnent pour créer une force Basque, mais si les deux maillots sont à moitié blanc, l'un tire sur le rouge et l'autre sur le bleu, ils pourraient jouer tricolore, ils choisissent l'enlèvement ! Laissons les villes se défier à travers leurs maillots et aidons les à constituer des réseaux économiques solidaires.

Depuis la nuit des temps les planificateurs poussent à la création d'un arc atlantique. Selon les périodes, ont été mis en avant la construction de ponts pour enjamber les estuaires de la Seine, de la Loire et de la Gironde, le lien étant l'autoroute. La réalité conduit toujours à Paris. Entre Nantes et Bordeaux, il y a une tortueuse liaison ferroviaire dont un train quotidien, relie les deux gares en 4h10. Tout porte à ce que les échanges rapides entre ces deux ports atlantiques passent par Tours ou Poitiers, laissant l'hinterland rochelais et d'autres villes à l'abandon. Opportunément la mise en service d'autocars va redynamiser les départements vendéens et charentais, la durée de transports annoncée est de 4h15 !

La ville de demain doit être plaisante et économe

Le développement soutenable des villes

La ville se doit d'être différente. D'aucuns rêvent d'une opportunité à penser « tabula rasa ». Je remarque que de toutes les villes qui ont disparu suite à une catastrophe naturelle ou un bombar-

.../...

the Gironde, by creating the highway link. Reality always bring us back to Paris. Between Nantes and Bordeaux, there is a tortuous railway that connects the two stations in 4h10 daily. The priority is that rapid exchanges between these two Atlantic ports go through Tours and Poitiers, leaving the La Rochelle hinterland and other cities abandoned. The timely commissioning of bus services will reactivate the Vendee and Charente departments. The announced duration of transport between them is 4h15!

The city of tomorrow must be charming and cost-effective

Cities' sustainable development

Cities have to change. Some dream of a chance for a tabula rasa. I wonder what type of reconstruction can be proposed as an example for all of the cities that have disappeared following a natural disasters or excessive bombings. The sustainable city model requires a conversion process to occur in our cities. The functional city, with its assigned areas has to disappear; the sustainable city is complex, it requires a mix of residential and working areas. The proximity of equipment and services calls for the mobilisation of economic stakeholders and break with the idea of facility. The rehabilitation of a charming city is to be done through circular economy. During the guided walks I do in Paris, I give the example of the Concorde Bridge which was entirely built with the transformed stones of the Bastille fortress.

Increasing the charm of the city

Intercity economic approaches have to be invented. They imply a partnership-based vision for local stakeholders, a profound reform of governance by associating citizens (the city inhabitants) more closely to their works. Fighting the growing lack of responsibility that promotes the "not me, it's the others" pretext in order to defend microclimates. If we have to keep an eye on maintaining quality architecture, it is also necessary to promote urbanism and its signs, the quality of public spaces. I am stating this without wishing to make my comparison a model to follow. With Versailles, the city of architect Le Nôtre, everyone can envision the design of the gardens and the outline of the city, but who can actually describe the Palace's façade that his perspectives increased the value of?! The desire for nature in the city is proven by observing this trend in flourishing balconies and terraces in city centres and by creating roof gardens, surprisingly copying one of the five architectural principles of Le Corbusier and Pierre Jeanneret.

Priority

Government involvement is imperative. The officials' accountability is a must. Raising awareness on the mutations occurring in cities among the world population is essential. All these virtuous devices will become sterile if they are not coupled with a scientific education to support reaching targets. We have to visit and revisit the great National Conservatory of Arts and Crafts Museum, and more specifically the Lavoisier laboratory where the foundations of global ecology were devised by demonstrating that "nothing is lost, nothing is created, everything is transformed". We have to value all our scientific museums located on the Seine riverfront in Paris and include the Air and Space Museum as a location for the COP21 Summit. Let everyone desire to come by foot, by bike or use public transportation to reach the location of progress that is such a must for the city of tomorrow. ■

dement excessif, quelle reconstruction peut être avancée en exemple ? La ville durable impose la reconversion de nos villes. La ville fonctionnelle avec ses zones affectées doit être proscrite, la ville durable est complexe, elle oblige à une mixité des sites de résidences et d'emplois. La proximité des équipements et des services demande une mobilisation de responsables économiques qui doit être en rupture avec la facilité. La réhabilitation d'une ville plaisante se fait dans une économie circulaire. Lors de mes promenades commentées dans Paris, je cite l'exemple du Pont de la Concorde entièrement construit avec les pierres reconverties de la forteresse de la Bastille.

Augmenter le plaisir de la ville

Des approches économiques interurbaines doivent être imaginées. Elles demandent une vision partenariale des acteurs locaux, une réforme profonde des gouvernances qui associent mieux les citoyens (habitant des cités). Lutter contre l'irresponsabilité qui pousse à se mobiliser pour le « pas moi mais l'autre » au prétexte qu'il faut défendre les micro-climats. S'il faut veiller à garder une architecture de qualité, il est nécessaire de privilégier l'urbanisme et ses signes, la qualité des espaces publics. Je précise cette idée sans faire de ma comparaison un modèle. Avec Versailles, la ville de Le Nôtre, tout le monde a en tête le dessin des jardins et le tracé de la ville mais qui peut décrire les façades du Palais que ces perspectives valorisent !

Le désir de nature en ville se démontre en observant la tendance à voir les balcons et terrasses des centre-villes se fleurir reprenant étonnamment un des cinq principes architecturaux de Le Corbusier et Pierre Jeanneret de faire des toits des jardins.

Priorité

La mobilisation des gouvernements est impérative. Une responsabilisation des élus est nécessaire. Une sensibilisation des habitants de la planète à l'importance de la mutation des villes est indispensable. Tous ces dispositifs vertueux seront stériles s'ils ne sont pas accompagnés de formation scientifique qui aide à ces objectifs. Il faut visiter, et revisiter, l'immense musée du CNAM, particulièrement le laboratoire de Lavoisier qui a posé les fondements de l'écologie de la planète en démontrant que « rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme ». Valoriser tous nos musées scientifiques qui bordent la Seine en Paris et intégrer la Cité de l'Air et de l'Espace tout contre le lieu du sommet COP21. Que chacun fasse le parcours à pied, à vélo ou en transports en commun pour avoir le désir de trouver les progrès qui sont nécessaires à la ville de demain. ■

