



# Un urbanisme vert pour les Cités interculturelles



COUNCIL OF EUROPE



CONSEIL DE L'EUROPE

# Sommaire

<b>Introduction .....</b>	<b>2</b>
<b>Contexte .....</b>	<b>3</b>
Interdépendance entre urbanisation et crise climatique.....	3
Comment une ville peut-elle favoriser une transition verte plus équitable au niveau local et mondial ? .....	6
<b>Recommandations pour un urbanisme éco-inclusif .....</b>	<b>7</b>
Étape 1. Revitalisation des espaces verts urbains .....	8
Étape 2. Création d'un réseau de mobilité urbaine .....	9
Étape 3. Réutilisation d'équipements, de services et d'espaces publics.....	11
Étape 4. Régénération des quartiers industriels .....	12
Étape 5. Un logement durable et équitable .....	12
<b>Exemples .....</b>	<b>15</b>
<b>Guide d'action .....</b>	<b>19</b>
Avant la conception ... ..	19
Pendant la conception ... ..	20
Au-delà de la conception ... ..	21
<b>Bibliographie .....</b>	<b>22</b>

*Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de ses auteurs et ne reflètent pas nécessairement la ligne officielle du Conseil de l'Europe.*

Document établi par l'Unité des Cités interculturelles à partir d'entretiens et de recherches documentaires menées par Working with the 99%

Photo de couverture :  
Alphavector

Unité des Cités interculturelles  
© Conseil de l'Europe

© Conseil de l'Europe, septembre 2022

## Introduction

Ces sept dernières années ont été les plus chaudes jamais enregistrées ([OMM, 2022](#)). La hausse continue des émissions de gaz à effet de serre augmente la fréquence et l'intensité des événements météorologiques extrêmes. Outre les dégâts et pertes humaines qu'ils causent directement, ces phénomènes engendrent également une dégradation des sources d'eau douce et une perte de biodiversité et, à moyen et long terme, une diminution des réserves en eau et de la sécurité des approvisionnements en aliments. Par ailleurs, bien que nous subissions tous les effets du changement climatique, la crise environnementale affecte plus lourdement et de manière disproportionnée les groupes socialement défavorisés, davantage exposés aux facteurs de stress environnemental souvent liés à la ségrégation urbaine, aux conditions de logement insatisfaisantes et à l'emploi précaire.

Le [Sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat \(GIEC\) intitulé « Changement climatique 2021 : Les bases scientifiques physiques »](#) alerte sur le fait que l'augmentation de température à la surface de la Terre atteindra les 1,5 °C dans les années à venir si nous ne prenons pas collectivement des mesures vigoureuses et urgentes pour réduire nos émissions. Le [rapport de synthèse](#) publié par le GIEC au printemps 2022 consacre un chapitre entier aux systèmes urbains et autres agglomérations et appelle à revoir les modèles d'aménagement urbain pour s'orienter vers des solutions plus durables et respectueuses de l'environnement.

La nécessité d'une régénération et d'un urbanisme verts est de plus en plus reconnue et un certain nombre de mesures sont déjà mises en œuvre en ce sens. La transition verte n'étant pas forcément équitable, elle doit être bien réfléchie et soigneusement planifiée pour que ses effets soient également répartis. Dans bien des cas, les groupes vulnérables ne sont pas inclus, et parfois déplacés, dans les interventions ou actions visant à transformer nos villes. Par ailleurs, les processus habituels de rénovation urbaine entraînent souvent chez les membres de la communauté une perte d'identité face à un changement radical d'environnement, ce qui a des conséquences pour les groupes minoritaires et la diversité de la population locale, et donc sur les possibilités d'interaction interculturelle.

La présente synthèse a été co-rédigée par la coopérative *Working with the 99%* et l'Unité des Cités interculturelles dans le cadre du programme des Cités interculturelles du Conseil de l'Europe. Elle présente aux autorités locales un ensemble d'actions et de politiques envisageables pour faire de l'écologisation urbaine un outil permettant non seulement de créer un environnement plus durable mais aussi de réduire la ségrégation et d'accroître les interactions interculturelles. La synthèse entend également susciter une réflexion sur les possibilités de contribution des villes à une *transition verte* plus équitable, en formulant des recommandations pour une planification éco-inclusive et en donnant des exemples inspirants<sup>1</sup>.

Ce document se divise en trois parties :

- 1. Recommandations pour un urbanisme éco-inclusif :** mesures pour l'aménagement de villes vertes et interculturelles ;
- 2. Exemples :** cas concrets présentés par les organismes publics et d'autres parties prenantes pour illustrer les possibilités de mise en œuvre des recommandations pour un urbanisme éco-inclusif ;
- 3. Guide d'action :** résumé des principes à appliquer pour rendre les villes vertes et plus inclusives.

*Toutes les suggestions présentées dans cette synthèse devront faire l'objet d'un examen critique et être adaptées par les villes à la lumière des défis sociaux et environnementaux qu'elles rencontrent au niveau local. Il n'y a pas de recette unique pour atteindre les objectifs de durabilité et d'inclusion dans les villes. Les stratégies peuvent varier*

---

<sup>1</sup> Sélectionnés à partir d'une enquête en ligne menée auprès des membres du programme des Cités interculturelles (d'avril à juin 2022) et de recherches documentaires complémentaires.

*selon la situation géographique, le contexte culturel et socio-économique, les ressources disponibles et de nombreux autres facteurs. La transition climatique inclusive peut prendre des formes variées, nécessiter des ressources diverses et se produire à des moments différents, mais requiert toujours d'importants efforts collectifs par-delà les frontières.*

## Contexte

Les villes ne sont pas des unités spatiales circonscrites et ne doivent pas être considérées comme des espaces aux réalités sociospatiales uniformes. Alors que les divers groupes et individus qui composent la société devraient pouvoir se rencontrer et communiquer, prendre part à la vie publique et sociale et partager les espaces ou les expériences, sur un pied d'égalité, dans les faits, l'exclusion économique et sociale et la ségrégation spatiale sont en augmentation, en particulier dans les villes et les agglomérations urbaines ([UN, 2017, p. 3](#)).

Les modèles d'urbanisation traditionnels se caractérisent par un développement territorial inégal résultant de vagues d'extension, de densification et de reconstruction urbaines destinées à revaloriser des territoires dépréciés, de l'organisation et de la restructuration foncières, d'une connectivité sélective des infrastructures et d'autres types de marchandisation du territoire. En plus de rompre l'équilibre écologique de nos territoires, ces modèles accentuent la polarisation sociospatiale et contribuent à la perpétuation des cycles de ségrégation sociospatiale.

### Interdépendance entre urbanisation et crise climatique

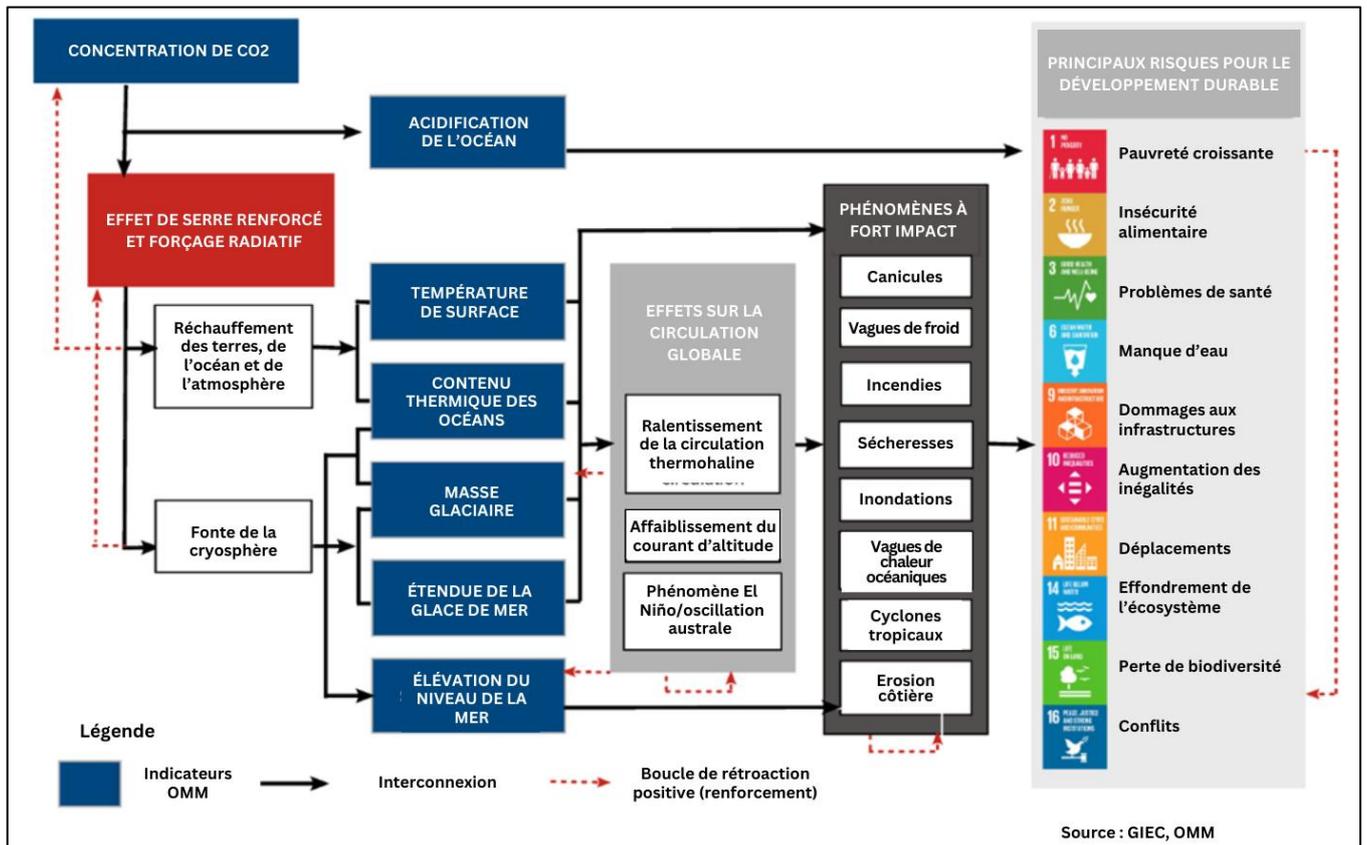
D'énormes quantités d'énergie et de ressources sont consommées dans les zones urbaines. D'après Climate Watch et le World Resources Institute (WRI), une part importante des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) provient de la consommation d'énergie des bâtiments (17,5 %). D'autres secteurs dont le fonctionnement sert principalement à maintenir le mode de vie actuel dans les environnements urbains sont également responsables de niveaux élevés de GES : ce sont les transports (16,2 %), la sidérurgie (7,9 %), l'industrie cimentière (3 %) et la déforestation (2,2 %). Il existe une relation d'interdépendance évidente entre l'urbanisation et la crise climatique.

## Les émissions mondiales de gaz à effet de serre par secteurs

Ces gaz retiennent une partie du rayonnement infrarouge renvoyé par la Terre vers l'espace et réchauffent l'atmosphère. La vapeur d'eau (H<sub>2</sub>O), le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O), le méthane (CH<sub>4</sub>) et l'ozone (O<sub>3</sub>) sont les principaux gaz à effet de serre.

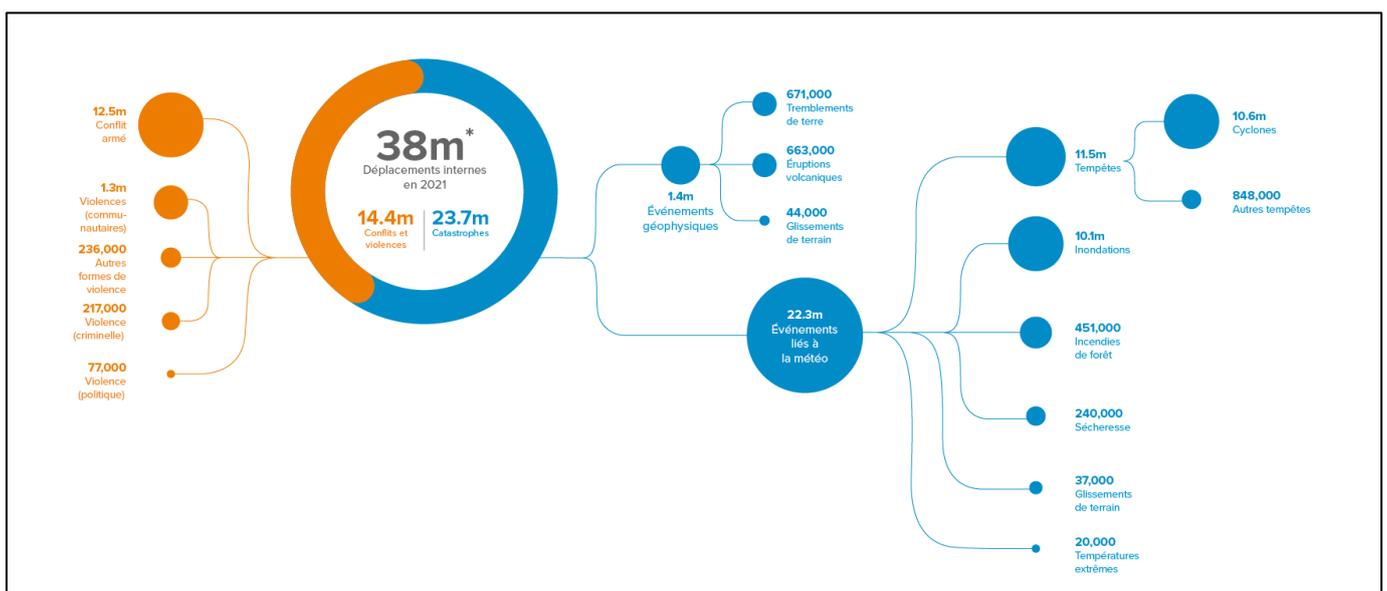


IMG 1 – Émissions mondiales de gaz à effet de serre par secteur (Banque mondiale, 2021)



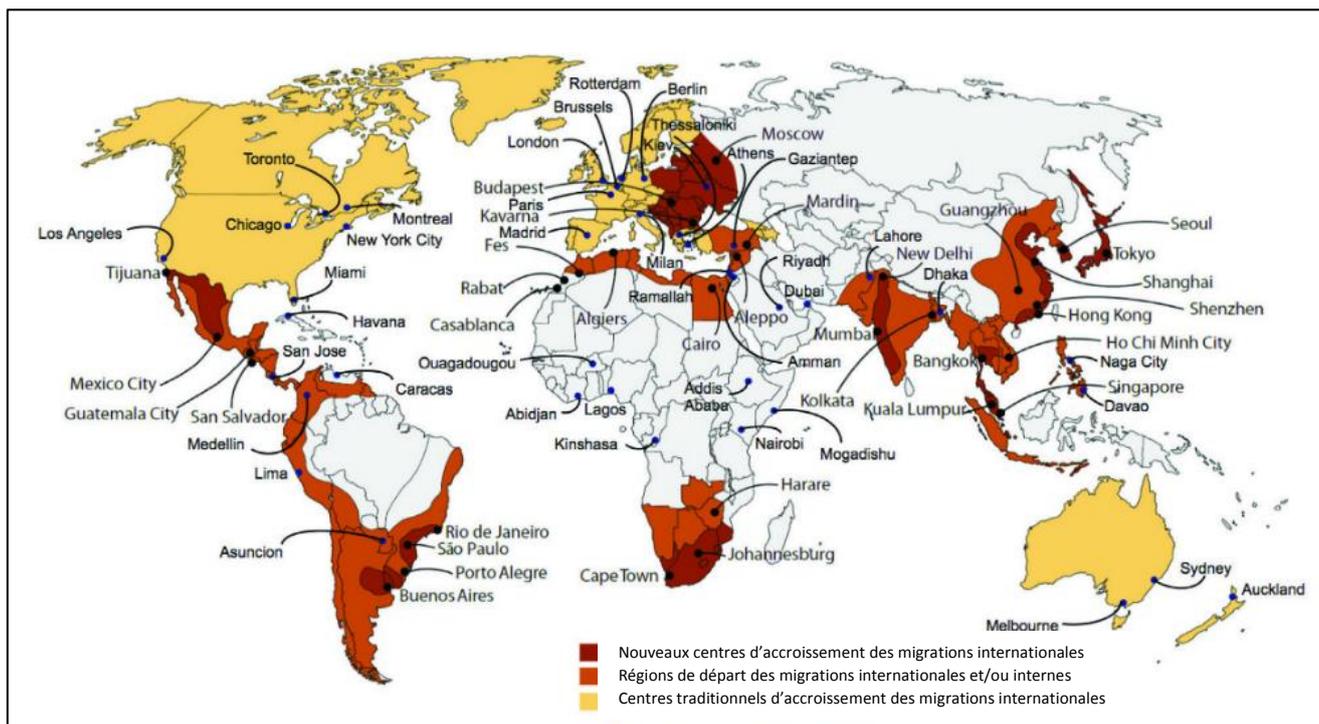
IMG 2 – Effets en cascade des concentrations atmosphériques en CO<sub>2</sub> (OMM, 2022)

Cette interdépendance s'observe également en ce qui concerne les dynamiques socio-économiques urbaines. Les migrations climatiques ne sont pas qu'un concept théorique abstrait : des travaux de recherche menés par le Centre de surveillance des déplacements internes (IDMC) révèlent qu'au cours des dix dernières années, les catastrophes naturelles ont provoqué le déplacement de 23 millions de personnes en moyenne chaque année (IDMC, 2022). De même, d'après les estimations de la Banque mondiale, les migrations internes liées au climat pourraient toucher 216 millions de personnes en 2050 (Banque mondiale, 2021).



IMG 3 – Répartition des déplacements internes par conflit, violence et catastrophe (2021) (IDMC, 2022)

La destruction de l'environnement, l'indisponibilité des ressources naturelles et les pénuries alimentaires font partie des principaux déterminants des migrations climatiques ([WEF, 2015](#))<sup>2</sup>



IMG 4 – Diversification mondiale des destinations des personnes migrantes ([OIM, 2015](#))

On notera également que d'après les estimations du Met Office et du Programme alimentaire mondial, même si les émissions de CO<sub>2</sub> sont réduites drastiquement à l'échelle globale grâce à des efforts d'adaptation élevés, leur impact continuera d'être asymétrique pendant longtemps si les **mesures prises ne sont pas réparties équitablement**<sup>3</sup>.

Cette asymétrie dans le partage de la charge s'observe également au niveau local, où une certaine partie de la population peut voir sa situation empirer du fait de la ségrégation urbaine. Des études récentes montrent que les stratégies vertes appliquées à la régénération urbaine ciblent souvent les zones d'habitat des classes moyennes et supérieures ou alimentent *in fine* l'embourgeoisement (*gentrification*), ce qui fait augmenter le prix des logements et contribue au déplacement des familles à bas revenu<sup>4</sup>.

### Comment une ville peut-elle favoriser une transition verte plus équitable au niveau local et mondial ?

L'Accord de Paris ([ONU, 2016](#)) encourage les responsables politiques à poursuivre leurs efforts en faveur de la justice sociale parallèlement à leurs mesures d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Les villes ont un rôle à jouer dans le juste partage des biens et du fardeau de l'adaptation grâce à leurs politiques de transition verte.

Une transition verte équitable devrait créer des interconnexions entre les objectifs et les systèmes naturels, économiques et sociaux pour en faire un tout cohérent. Pour les pouvoirs publics, cela implique de trouver un compromis entre développements économiques, sociaux et écologiques. En regroupant ces trois enjeux prioritaires, les villes augmenteront les possibilités de faire évoluer les habitudes, les rapports de force et les structures sociales qui s'opposent à une transition verte équitable ([Löwy, 2021](#)). Des lieux durables et inclusifs bien

<sup>2</sup> Voir également Environmental hotspots and migration ([Warner et al., 2010](#)) et Food Insecurity and Climate Change ([Met Office and WFP, n.d.](#))

<sup>3</sup> Voir également Inequality and climate change vicious cycle ([Islam & Winkel, 2017](#)) et Economic losses from weather-related disasters, 1995-2015 ([Islam & Winkel, 2017](#))

<sup>4</sup> Voir également « Greening cities – To be socially inclusive? About the alleged paradox of society and ecology in cities » ([Haase, D. et al., 2017](#))

pensés contribuent à l'équilibre entre d'une part, la restauration et la préservation de la biodiversité et des écosystèmes naturels et d'autre part, la construction et la réhabilitation d'infrastructures urbaines permettant d'apporter une réponse équitable aux besoins sociaux des résident-e-s. Ces questions devraient figurer au premier rang des préoccupations politiques et se voir allouer des ressources adéquates.

Une cité interculturelle s'attache également à valoriser la diversité par le discours public et à élaborer des politiques répondant aux besoins d'une population diverse. « Le Nouveau Programme pour les villes donne acte du fait que la culture et la diversité culturelle constituent des sources d'enrichissement pour l'humanité et contribuent de façon majeure au développement durable des villes, des établissements humains et des citoyen-ne-s, en leur donnant les moyens de jouer un rôle actif et irremplaçable dans les initiatives de développement » ([ONU, 2017, p. 4](#)). La valorisation de la diversité par l'aménagement urbain implique de prendre des mesures concrètes qui préservent la diversité des lieux et l'espace public en tant que biens. Il faut notamment un discours public qui contribue à améliorer l'image des quartiers marginalisés, reconnaissant et valorisant la diversité des individus et groupes au sein de la ville et de ses espaces publics. Enfin, la régénération doit s'inscrire dans un cadre qui soutient et respecte l'identité et la culture de la communauté d'origine, développe la culture locale et intègre le changement dans le tissu social de manière à favoriser un sentiment commun d'appartenance au territoire.

Il faut également garantir le droit de la population de participer pleinement aux décisions relatives à l'aménagement urbain. Le recours à des approches participatives à toutes les étapes de l'aménagement urbain peut être très utile pour s'assurer que les besoins locaux sont pris en compte. Ces besoins sont très divers et vont de l'assurance de pouvoir se déplacer en toute sécurité (notamment pour les piétons, cycles et liaisons à fréquence élevée) à l'accès à l'alimentation et aux services essentiels. On peut ajouter à cela la nécessité de disposer de logements adéquats et d'espaces publics favorables à la santé mentale, physique et immunologique, ou pouvant accueillir des services sociaux pour les écoles, des bibliothèques et des établissements religieux et culturels, par exemple.

Pour faire face aux conséquences du changement climatique à l'échelon local, il faudrait également une négociation plus globale de l'urbanisation entre différentes parties et à différents niveaux. Les projets bénéfiques pour un territoire donné peuvent en effet avoir des incidences négatives sur une localité voisine ; de même, les problèmes locaux ne peuvent pas être résolus exclusivement au moyen de ressources locales.

En matière d'aménagement urbain et de régénération urbaine, les pouvoirs publics devraient donc autant que possible adopter une vision qui transcende les frontières administratives.

## Recommandations pour un urbanisme éco-inclusif

L'urbanisme vert nécessite de reconnaître l'intérêt de la biodiversité dans le milieu naturel et au-delà, dans nos villes. Les politiques publiques vertes devraient donc voir la nature non pas comme un simple produit de consommation, mais comme une valeur essentielle à préserver pour les générations futures.

Cela pourrait se faire dans un premier temps en considérant les ressources vertes et les ressources en eau comme des biens non commerciaux et en veillant à ce que la population ait un accès équitable à ces ressources indépendamment des limites administratives et de la propriété foncière.

Il faudra ensuite prendre en compte la place de la nature dans l'aménagement et le design urbains en investissant dans la restauration et la préservation des écosystèmes naturels pour assurer la capacité de ces derniers à fournir des services fondamentaux pour la santé et le bien-être humains (p. ex. alimentation, eau, lutte contre la pollution, loisirs, traitement des eaux usées, etc.).

Pour que la transition verte devienne équitable, il faut que les pouvoirs publics prêtent une attention particulière aux modalités de partage des bénéfices d'une biodiversité urbaine accrue au sein de la population.

Cela exige notamment de garantir l'accès de toute personne aux espaces naturels et aux services qui favorisent la santé et le bien-être, ainsi qu'une répartition équitable des bénéfices économiques associés, en contenant l'extension de l'urbanisation et en éliminant les obstacles physiques et institutionnels qui, au quotidien, entravent la justice sociale.

Les chapitres suivants proposent cinq types de mesures susceptibles d'améliorer la capacité des villes à réaliser une transition verte éco-inclusive.

## Étape 1. Revitalisation des espaces verts urbains

Les espaces verts jouent un rôle essentiel dans la transformation éco-inclusive de nos villes car ils offrent des possibilités de rencontres et d'échanges interculturels constructifs tout en fournissant un point de départ à la transition verte. Une meilleure gestion des espaces verts existants peut par exemple aider à accroître la présence d'espèces sauvages et notamment d'oiseaux, d'insectes et d'autres spécimens de faune et de flore. Pour ce qui est du bien-être humain, les espaces verts urbains aident à réduire les îlots de chaleur lors de canicules. Leur conception collective peut également créer des conditions propices à l'expérimentation culturelle et favoriser une gouvernance en contact étroit avec la population qui renforce le sentiment d'appartenance et contribue à donner à la ville une identité pluraliste. Appliqué à l'urbanisme et à la régénération urbaine, le principe fondamental des cités interculturelles consistant à promouvoir des interactions culturelles significatives implique de mettre en avant l'apport positif des identités interculturelles dans les quartiers et d'encourager les contacts sociaux ainsi que le développement de relations sans barrières imposées, en accueillant une diversité de personnes dans des espaces publics inclusifs. Cet objectif peut être atteint en créant des espaces qui facilitent à la fois les rencontres informelles et les activités et événements plus structurés propices aux interactions sociales entre les membres de la communauté.

Pour tirer parti du potentiel intrinsèque des espaces verts existants et l'étendre, les autorités locales devraient réaliser un inventaire exhaustif des ressources écologiques de la ville et des multiples services qu'elles fournissent déjà. Cela les aidera lors de l'élaboration d'une stratégie visant à mettre à profit les services écologiques des espaces urbains extérieurs et à garantir un accès équitable aux avantages qu'ils procurent.

Pour réduire l'extraction et la production de nouvelles ressources, il faudrait privilégier la préservation, la régénération et l'entretien des espaces verts urbains existants plutôt que d'en construire d'autres.

Cela dit, dans les villes, les espaces verts sont le plus souvent des éléments dispersés, comblant des environnements urbains densément bâtis. Connecter ces espaces entre eux peut contribuer à atténuer la perte de biodiversité et pourrait non seulement ouvrir de nouveaux corridors pour les espèces mais aussi établir des passerelles facilitant les rencontres et interactions entre individus ([voir l'exemple d'Armenia en Colombie](#)).

Un réseau municipal d'espaces verts reliant les quartiers entre eux peut être mis en place en créant entre les espaces existants de nouveaux espaces naturels et semi-naturels de toutes formes et tailles, depuis les grands parcs jusqu'aux promenades et carrés verts en passant par les jardins urbains, aires de jeux végétalisées, parterres de fleurs urbains et jardins verticaux et de toiture. Ces corridors écologiques offrent des possibilités sans équivalent de (re)connecter des quartiers isolés à d'autres zones de la ville au moyen d'infrastructures écologiques, renforçant ainsi leur attractivité.

L'impact de ces interventions peut encore être amélioré en appliquant la législation en vigueur ou des réglementations ad hoc aux espaces verts privés, de manière à ce qu'ils soient préservés et intégrés à la stratégie municipale.

D'autres aspects techniques sont à prendre en considération lors de la conception d'un réseau municipal d'espaces verts, par exemple :

- la répartition stratégique des sols perméables dans la ville pour faire en sorte que les eaux pluviales soient filtrées sur un terrain naturel et pour atténuer les risques d'inondation ;
- la mise en place de corridors rafraîchissants en tenant compte des vents dominants pour permettre une ventilation naturelle dans la ville. Même si ces corridors ne doivent pas impérativement être « verts », leur efficacité croît de manière exponentielle s'ils le sont ;
- l'intégration des ressources en eau dans ces corridors rafraîchissants, ainsi que dans tous les autres espaces urbains ouverts. Cela dit, plutôt que de recourir à des systèmes de circulation d'eau à forte consommation

énergétique, les villes devraient concevoir des systèmes passifs (équipés d'appareils de production d'énergie pour assurer leur autosuffisance) et autant que possible, utiliser et développer les ressources naturelles existantes en eau. Elles pourraient par exemple réouvrir les canaux couverts lors des opérations d'aménagement urbain au XX<sup>e</sup> siècle.

En complément de ces mesures, les villes peuvent encourager le reboisement des zones situées en périphérie de la ville, qui peuvent servir de « poches d'oxygène » aidant à réguler la température dans la ville et à prévenir les catastrophes naturelles tout en favorisant le bien-être des habitant-e-s et en leur offrant un mode de vie plus sain.

Assurer une planification et une gestion inclusives des espaces verts nécessite également de rendre ces derniers accessibles et accueillants pour l'ensemble de la population. Les villes devraient donc veiller à répartir équitablement les espaces verts en prenant en compte leur nombre mais aussi leur étendue et leur qualité.

Bien souvent, les espaces publics et équipements verts les plus attractifs (par exemple les grands jardins, squares, terrains de sport, aires de jeux et amphithéâtres voire bibliothèques à ciel ouvert) sont concentrés dans les zones centrales ou les plus densément bâties de nos villes tandis que les quartiers périphériques ne sont pas concernés par les programmes de régénération. Or, pour que la transition verte soit véritablement inclusive, les actions de rénovation des espaces urbains devraient cibler en priorité les zones les plus défavorisées de la ville ([voir l'exemple de Valence en Espagne](#)).

Œuvrer à la mise en place d'un réseau municipal d'espaces verts peut être une solution à ce problème car cela permet aux autorités locales de tenir compte de toute la zone municipale et d'associer l'ensemble de la population à la cocréation d'espaces verts diversifiés et de toutes dimensions contribuant à dessiner une ville aux usages mixtes à l'échelle des quartiers ([voir l'exemple de Fribourg en Allemagne](#)).

L'accessibilité est un autre critère à prendre en considération lors de la phase de planification. Les espaces publics verts d'une ville interculturelle devraient être conçus de manière à être accessibles et accueillants pour tou-te-s, c'est-à-dire adaptés à toutes les personnes quels que soient leur âge, leur sexe, leur identité et leurs capacités, de permettre l'expression culturelle libre et de favoriser le brassage et les échanges interculturels. Ces espaces devraient donc être compatibles avec une diversité d'usages et d'activités sociales, sportives et de loisirs. Les villes ont plusieurs moyens à disposition pour créer des espaces verts inclusifs :

- envisager la mise en place d'espaces divers, convenant pour de grands rassemblements ou pour des rencontres ou promenades plus intimistes ([voir le schéma directeur d'urbanisme de Chandigarh \(Inde\) dans la partie « autres exemples »](#)) ;
- équiper les espaces verts d'un mobilier urbain tenant compte de la diversité de la population et répondant aux besoins de tous ses membres ;
- prévoir des équipements sportifs adaptés à tous types d'activités physiques et à tous les âges, genres et besoins d'accès. Il faudrait également des espaces pour encourager la création de nouveaux sports interculturels, par exemple au moyen d'installations sportives amovibles (buts, filets, arceaux, obstacles, etc.) pouvant être repositionnées librement selon les besoins d'utilisation ;
- prévoir suffisamment d'espaces pour des activités de loisirs, y compris des lieux où manger et boire en commun, ou pour des rencontres informelles et improvisées ([voir la stratégie \*Our Spaces\* de la ville de Leeds \(Royaume-Uni\) dans la partie « autres exemples »](#)).

Enfin, une attention particulière devrait être portée aux espaces spécialement conçus pour les enfants, avec notamment du mobilier urbain portable ou flexible.

*Les espaces verts urbains peuvent contribuer grandement à la protection de la biodiversité et à l'amélioration de la qualité de vie dans les villes. Ils favorisent la symbiose entre la nature, les êtres humains et l'environnement urbain.*

## Étape 2. Création d'un réseau de mobilité urbaine

On entend par mobilité urbaine les déplacements des individus au sein d'une ville. Un bon système de mobilité urbaine peut contribuer à améliorer la qualité de vie ainsi que l'accès à la ville et la circulation en son sein. Il y a

trois grands types de mobilité urbaine : la mobilité individuelle, la mobilité collective et le transport de marchandises. Les pouvoirs publics peuvent agir sur les systèmes de mobilité collective et publique pour créer des villes plus vertes et plus inclusives.

Un système de transports publics de qualité proposé à des tarifs abordables peut aider à réduire l'utilisation des moyens de transport individuels et donc les émissions de gaz à effet de serre tout en offrant des possibilités de rencontre. Un système de transports publics bien conçu peut également diminuer la ségrégation physique et sociale en reliant les quartiers et localités périphériques à l'ensemble des services, équipements et zones de loisirs mis à disposition au sein de la ville ([voir le projet visant à améliorer la mobilité urbaine et à développer une offre de logement abordable au Brésil dans la partie « autres exemples »](#)).

Un système de transports publics écologique et interculturel devra reposer sur une stratégie de mobilité tenant compte aussi bien des besoins écologiques que de l'objectif d'inclusion. Il doit présenter au minimum les caractéristiques suivantes :

- prendre en considération la ville dans son ensemble : assurer des liaisons étendues, souples et abordables au sein de la ville et entre les territoires ([voir l'exemple de Tallinn en Estonie et du Pays d'Aubagne et de l'Étoile en France](#)). Le réseau urbain de transports publics devrait fournir les mêmes services partout en assurant un nombre équitable de liaisons vers tous les quartiers et être accessible à toutes et tous, et notamment aux personnes handicapées et aux personnes socialement défavorisées. Il est important que la stratégie de mobilité prête attention aux liaisons physiques (raccordement des infrastructures au réseau urbain) mais aussi temporelles (raccordement du réseau en termes d'horaires d'arrivée et de départ) ;
- être conçu de manière collaborative et participative : les autorités publiques devraient mettre en place des groupes de réflexion dans chaque quartier pour recenser les infrastructures existantes en les plaçant en regard des besoins de transport concrets ;
- proposer une offre diversifiée : les modes de transport d'une ville marquée par la diversité doivent être aussi diversifiés que possible et adaptés à une variété d'infrastructures comme les routes, les voies navigables, le rail (métro ou de surface), les chemins piétonniers et les pistes cyclables ;
- des services de location de scooters électriques, de voitures électriques et de vélos devraient être proposés aux résident-e-s à des tarifs préférentiels ;
- favoriser des modes de transport plus durables : les villes peuvent prendre en considération les besoins des cyclistes sur certaines routes, imposer des limites de vitesse aux voitures partout dans les zones résidentielles ou proposer des avantages aux personnes qui laissent leur véhicule à la maison. La ville de [Buenos Aires, en Argentine](#), a intégré le développement d'un réseau de pistes cyclables sécurisées dans sa stratégie de transports publics. D'autres municipalités ont augmenté l'espace de stationnement pour les vélos afin d'encourager l'usage de ce moyen de transport ([voir Bike de Boa et Cycling City, Brésil et Portugal, dans la partie « autres exemples »](#)). Certaines villes mettent en œuvre d'autres solutions innovantes pour favoriser une mobilité urbaine plus inclusive et durable, par exemple – et ce ne sont que quelques solutions parmi bien d'autres – la création d'un système public d'autopartage ou d'un système de « parcs relais » ([voir le réseau Advanced Park & Ride, Espagne, dans la partie « autres exemples »](#)), l'augmentation de l'offre de location de vélos, l'échange de bouteilles en PET contre des tickets de transport public ou encore l'équipement des transports publics pour qu'il soit possible de monter à bord avec son vélo.

Il convient de noter que le bon fonctionnement d'un réseau de mobilité urbaine nécessite des investissements en infrastructures – notamment pour assurer la gestion adéquate et la sécurité du trafic (par exemple, une signalisation de qualité) –, une formation des cadres et du personnel et une pédagogie urbaine adaptée à la crise écologique qui touche nos sociétés.

Par ailleurs, il est important de réaliser un suivi et une évaluation périodiques de la stratégie de mobilité urbaine pour l'adapter à l'évolution des besoins et s'assurer qu'elle tient compte des innovations technologiques. Enfin, les autorités locales pourraient bénéficier grandement de la mise en place d'un organe spécialisé en mobilité urbaine composé d'expert-e-s mais aussi de représentant-e-s d'organisations de la société civile.

### Étape 3. Réutilisation d'équipements, de services et d'espaces publics

Les équipements, services et espaces publics sont essentiels au bon fonctionnement des villes et façonnent souvent l'identité et l'image de nos territoires. Lorsqu'ils sont bien répartis, ils contribuent à une croissance économique durable, à la cohésion sociale et au bien-être de la population. Gérés de manière durable, ces équipements peuvent également produire une valeur ajoutée pour la collectivité et favoriser un usage plus équitable des ressources urbaines.

Une cité interculturelle doit être organisée autour d'une valeur centrale, l'égalité des résident-e-s, autrement dit la non-discrimination dans l'accessibilité physique, sociale et visuelle de l'espace public, et bien sûr l'égalité d'accès aux activités qui y ont lieu.

Les orientations relatives à l'investissement public dans les biens urbains (y compris en ce qui concerne la réutilisation, la priorisation des valeurs sociales et le prolongement de la durée de vie des bâtiments publics) devraient être établies en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Une telle approche participative lors de l'élaboration des stratégies permet de s'assurer que tous les équipements publics présents sur le territoire sont utilisés et exploités de manière adéquate et universellement accessibles ([voir gare routière de Preston, Royaume-Uni, dans la partie « autres exemples »](#)).

Pour augmenter le nombre d'espaces publics et collectifs dans les territoires, il est possible d'ouvrir des espaces inutilisés ou sous-fréquentés à des activités menées par la société civile. Cela peut être fait en déléguant à des organisations de la société civile et organisations locales à but non lucratif la gestion de l'espace public dans certaines zones ([voir l'exemple de Naples en Italie](#)), en donnant aux usager-e-s des responsabilités et des pouvoirs accrus dans la gouvernance d'un espace public ou encore en dialoguant avec toutes les composantes de la population locale et en incitant les groupes de bénévoles et groupes locaux à se constituer en associations déclarées reflétant la diversité du territoire.

Les initiatives d'autogouvernance peuvent être encouragées conformément à des critères incluant au minimum l'analyse collective des besoins, la conception participative de la stratégie de gestion de l'espace public et des activités de projet à faible empreinte écologique. Ces approches décentralisées ont de multiples avantages : elles légitiment l'usage collectif de l'espace public, favorisent l'animation de l'espace public par la population locale, aident à préserver les espaces bâtis et produisent de la valeur sociale en créant un sentiment de responsabilité collective ([voir Hackney Bridge, Royaume-Uni, dans la partie « autres exemples »](#)).

Un certain nombre de mesures incitatives peuvent faciliter l'éclosion de telles initiatives. Leur nature et leur ampleur dépendront de la capacité d'exécution, des ressources financières disponibles, de la qualité des espaces et des besoins d'entretien. L'élaboration d'instruments de régulation et/ou de financement des initiatives communautaires et/ou privées a été une solution dans certaines villes, par exemple au moyen d'une budgétisation participative. Dans certains cas, des organisations de la société civile ont pu soumettre des projets et des idées de réemploi des espaces et bâtiments publics et bénéficier d'incitations financières pour assurer leur gestion, en plus du droit de les utiliser gratuitement ([voir l'exemple de Paris en France](#)).

Les anciens bâtiments publics (souvent des écoles, théâtres, salles de concert, résidences d'artistes, etc.) dont l'état d'entretien ne leur permet plus de remplir les fonctions pour lesquelles ils avaient été initialement conçus peuvent être réaffectés à d'autres usages qui répondent aux besoins actuels des résident-e-s si les conditions de sécurité nécessaires sont réunies. Les villes confrontées à un manque d'espaces publics bâtis peuvent continuer à exploiter les zones sous-utilisées comme les toits des bâtiments publics pour créer des services supplémentaires pour la population (jardins urbains, espaces de production et d'expression artistique et culturelle, espaces pour les enfants, entre autres).

Pour des usages de qualité, les lieux publics devraient toujours comporter des espaces verts ouverts et autant que possible ombragés par des arbres et rafraîchis par de l'eau. Ce point est particulièrement important pour les lieux destinés à la pratique d'activités de longue durée comme les écoles, les bibliothèques et les espaces communautaires de travail.

Certaines villes encouragent également l'utilisation de certains espaces par différentes populations à des périodes différentes ([voir Écoquartier de Bonne, France, dans la partie « autres exemples »](#)). Ces espaces multifonctionnels peuvent facilement accueillir des activités telles que des marchés locaux, de la production artistique, des activités sportives, des réunions communautaires, des expositions d'art et des débats publics ([voir Can Batlló, Espagne, dans la partie « autres exemples »](#)).

Enfin, les enfants et les jeunes peuvent tirer de nombreux avantages d'une offre éco-inclusive d'espaces et d'équipements publics, et en particulier de lieux où ils pourront jouer après l'école, étudier ou pratiquer des activités culturelles et artistiques, ainsi que de moyens d'effectuer le trajet école-domicile en toute sécurité.

#### Étape 4. Régénération des quartiers industriels

Les progrès technologiques, l'évolution des processus industriels et l'extension des villes posent des défis particuliers dans les zones qui ont été imaginées et construites à une certaine période de l'histoire selon un modèle économique répondant à des priorités et besoins totalement différents dont la durabilité est aujourd'hui remise en question.

Qu'il s'agisse de bâtiments industriels spécifiques ou de zones plus vastes comme des quartiers industriels, les parcs industriels privés font partie du paysage urbain et devraient à ce titre être pris en considération dans un aménagement urbain global et éco-inclusif. D'une part, il faut repenser les processus industriels pour les rendre plus durables. D'autre part, les villes peuvent tirer profit de la réappropriation d'équipements industriels à l'arrêt qui pourraient, après examen attentif de la situation, être réutilisés ne serait-ce que pour l'intérêt culturel qu'ils présentent bien souvent en tant qu'éléments du patrimoine commun.

Les quartiers industriels sont des systèmes métaboliques vivants et autorégénérants dans lesquels il conviendrait de chercher à équilibrer les intrants en ressources et les extrants pour minimiser tout impact environnemental potentiel sur le territoire. Des aides publiques peuvent être affectées à la recherche de solutions novatrices pour rendre les processus industriels plus durables.

Certaines villes expérimentent la création d'infrastructures urbaines pour l'échange de matières et d'énergies ainsi que la valorisation et la réorientation des ressources de la zone industrielle vers d'autres zones fonctionnelles de la ville. Plus généralement, les politiques publiques peuvent prévoir des mesures visant à limiter l'impact négatif des processus industriels sur la santé et le bien-être de la population du quartier. D'autres instruments peuvent aider à réguler et/ou financer la réutilisation d'équipements industriels et favoriser la restauration écologique du milieu environnant.

De nombreuses villes mettent en œuvre des plans spécifiques pour la rénovation de ce type de zones industrielles, dans le cadre d'un aménagement du territoire fondé sur la symbiose industrielle et les systèmes d'intégration ([voir le programme \*National Industrial Symbiosis\* au Royaume-Uni, dans la partie « autres exemples »](#)).

D'autres villes ont instauré des zones vertes (sentiers boisés et zones humides) dans des quartiers industriels pour atténuer le bruit, la pollution atmosphérique et l'effet d'îlot thermique urbain.

L'intégration des zones industrielles dans le tissu urbain est un autre instrument d'urbanisme largement utilisé. On peut leur donner une place dans le quotidien urbain en les raccordant au réseau de mobilité urbaine, voire en ouvrant de nouveaux espaces publics. La création d'un corridor écologique autour de ces zones favorise la restauration de la biodiversité et permet en parallèle d'étendre l'espace public destiné aux sports et aux loisirs ([voir l'exemple de San Sebastián en Espagne](#)).

#### Étape 5. Un logement durable et équitable

Le droit au logement est un pilier central des droits humains, protégé par de nombreux textes internationaux et instruments législatifs nationaux. L'article 31 de la Charte sociale européenne du Conseil de l'Europe, par exemple, oblige les États parties :

- à favoriser l'accès au logement d'un niveau suffisant ;
- à prévenir et à réduire l'état de sans-abri en vue de son élimination progressive ;
- à rendre le coût du logement accessible aux personnes qui ne disposent pas de ressources suffisantes.

À l'échelon local, le logement compte parmi les biens urbains les plus importants pour mettre en œuvre l'équité et la justice sociospatiale. Permettre à toute personne de bénéficier d'un accès équitable à un logement adéquat et abordable contribue en outre à plus d'équité foncière et dans l'utilisation du sol et augmente le niveau de bien-être.

Sur le plan écologique, le logement a également un impact sur le milieu environnant, lié aux matériaux et à l'énergie utilisés/consommés lors de sa construction ou de sa réhabilitation mais aussi à sa consommation courante d'énergie et à sa contribution aux émissions d'énergie.

Les politiques publiques sont des instruments clés dans les efforts visant à atténuer les inégalités d'accès au logement et à améliorer les niveaux de bien-être. Par ailleurs, il faut considérer les politiques de logement éco-inclusives comme faisant partie d'un modèle environnemental et social d'aménagement urbain plus vaste et les ancrer dans la dynamique sociale spécifique au territoire en question.

Ces politiques devraient par conséquent intégrer différentes perspectives disciplinaires pour tenir compte des perceptions et aspirations locales ([voir l'exemple de Barcelone en Espagne](#)) et au minimum de la nécessité de garantir à tous un accès équitable à un logement décent, d'élargir la notion de logement à celle d'habitat, au-delà du simple domicile<sup>5</sup>, de régler le problème de l'insuffisance du parc de logements tout en améliorant ses performances écologiques et de prévenir la discrimination dans l'accès au logement. Une attention particulière devrait être portée à la situation des familles et des groupes vulnérables qui ne trouvent pas de logement adéquat sur le marché privé.

L'implication d'une grande diversité de partenaires locaux est utile pour la planification et l'information, la définition des besoins ainsi que le suivi et l'entretien continu du parc de logements ([voir l'exemple de Fribourg en Allemagne](#)).

Différentes mesures sont expérimentées par les villes pour garantir un logement abordable : spécifier la proportion de logements abordables dans tous les nouveaux programmes de logement, encourager les partenariats public-privé et les modèles coopératifs pour un logement abordable et participatif, adopter des lois ou réglementations pour que les sociétés immobilières élargissent leur parc de logements en concentrant leurs efforts sur les ménages à faible revenu, ou encore réglementer le secteur privé pour freiner la spéculation et instaurer un contrôle des loyers, ce qui inclut le contrôle du nombre, de la qualité et de l'emplacement des meublés de tourisme et la mise en place de dispositifs facilitant l'accès au logement pour les familles et groupes vulnérables.

Il existe plusieurs solutions pour répondre au problème de l'insuffisance du parc de logements. Certaines villes ont par exemple augmenté l'offre de logements sociaux en proposant différents régimes d'occupation pour améliorer l'accessibilité financière, par la construction et l'achat d'immeubles. D'autres ont au contraire donné la priorité à la réhabilitation de bâtiments publics ou inutilisés ([voir mouvement coopératif, Uruguay, dans la partie « autres exemples »](#)). Cette approche présente le double avantage d'accroître les possibilités de logement tout en utilisant les ressources existantes, ce qui diminue l'empreinte des nouvelles constructions.

Le logement devrait également être considéré comme un moyen d'améliorer l'inclusion sociale et territoriale. Il est important à cet égard que les pouvoirs publics prennent des mesures pour prévenir les effets négatifs de la gentrification<sup>6</sup>. Concrètement, l'embourgeoisement lié à la régénération urbaine peut avoir des conséquences catastrophiques pour les résident-e-s à revenus plus faibles car elle risque de créer un différentiel de loyers qui

<sup>5</sup> Élargir la notion de logement au-delà du bâti pour y inclure tout l'espace environnant et de bonnes conditions d'accès aux services de base.

<sup>6</sup> La gentrification est définie par Tom Slater, professeur de géographie urbaine à l'Université d'Édimbourg, comme « l'expression géographique des inégalités économiques ». Le programme des Cités interculturelles a mené une [étude](#) approfondie et publié une [note de synthèse](#) pour aider les villes à prévenir ce phénomène.

peut influencer sur l'accessibilité financière des logements et entraîner un déplacement ou une ségrégation de la population historique du quartier, jusqu'à son exclusion.

En tenant compte de cet impact potentiellement négatif, les autorités locales peuvent faire en sorte de concevoir leurs politiques et pratiques de manière à protéger les personnes les plus vulnérables en matière de logement et les plus exposées au risque de déplacement.

Pour ce qui est de la nécessité d'accroître la proportion de logements durables du point de vue environnemental, les autorités locales devraient envisager d'apporter un soutien technique et financier à la rénovation de l'habitat. Une telle initiative serait bénéfique pour la réduction collective de la consommation d'énergie tout en aidant les occupants à baisser le coût du logement en augmentant son efficacité énergétique.

Certaines villes encouragent et soutiennent la conception participative de bâtiments résidentiels multifamiliaux respectueux de l'environnement, équipés de panneaux solaires thermiques et photovoltaïques. Par ailleurs, la mise en place de systèmes collectifs de production d'énergie et de traitement biologique des déchets dans les quartiers à logements multifamiliaux, par exemple des systèmes de cogénération collective, peut être vectrice d'interactions culturelles plus significatives.

Pour améliorer le confort thermique des résident-e-s, de nombreuses villes investissent aujourd'hui dans l'intégration de surfaces vertes à l'intérieur des bâtiments (occupant les plafonds et les murs), ce qui permet en même temps de lutter contre la création d'îlots de chaleur urbains.

La qualité du logement est également déterminée par les infrastructures qui l'entourent et sa proximité avec le centre-ville. On pourrait contribuer à inverser la tendance à la périurbanisation et éviter la formation de zones résidentielles fermées non intégrées au reste du territoire en assurant l'accès de la population locale à un transport abordable par des interventions d'urbanisme comme le zonage et les schémas directeurs et en construisant des pistes cyclables et des parcours piétonniers sûrs pour faciliter l'accès aux infrastructures et aux services.

En suivant la même logique, il est possible de créer avec la population de chaque quartier des espaces collectifs pour des animations comme un marché de produits locaux, de la production artistique et culturelle, des activités sportives, des réunions et repas partagés ou des assemblées de résident-e-s, etc. ([voir Gannochy Lifetime Neighbourhood, Écosse, dans la partie « autres exemples »](#)). La suppression des murs et grillages autour des zones résidentielles les rendra accessibles et ouvertes à toute la population de la ville, ce qui améliorera également la qualité du logement et des conditions d'habitation.

## Exemples

*Les stratégies d'écologisation des villes sont vues comme des composantes de la rénovation ou de la revitalisation urbaines. Or, il s'agit dans bien des cas d'opérations de promotion immobilière obéissant aux lois du marché, visant des rendements économiques satisfaisants mais rarement accompagnées de mesures assurant un accès équitable aux bénéfices qu'elles apportent. Les exemples présentés dans ce chapitre sont des initiatives qui ont pour objectif de créer des villes équitables. Ils ont été choisis pour illustrer les actions que les villes peuvent entreprendre et inspirer de futures politiques publiques inclusives. Ils entendent contribuer à l'émergence de villes plus démocratiques et centrées sur les individus, plus équitables et plus attentives à leur impact sur les espaces géographiques.*

Cette sélection met en avant des projets concrets touchant aux domaines d'action exposés dans la présente note de synthèse, à savoir : la création d'espaces verts supplémentaires, la mise en place de réseaux de mobilité urbaine, la multiplication et le développement des infrastructures et services publics ainsi que la régénération des quartiers industriels et résidentiels.

### Armenia (Colombie) : mise en place d'un corridor comme connectivité structurelle

Le Plan de gestion intégrale des microbassins et des espaces naturels protégés urbains a été mis en œuvre par la municipalité d'Armenia en Colombie pour faire face à la pression exercée sur ces zones en raison de conflits d'utilisation du sol. La fragmentation progressive des forêts s'est accompagnée d'une réduction de l'habitat et des sources de nourriture pour les espèces sauvages.

Dans le cadre d'une stratégie de connectivité structurelle et de réhabilitation paysagère, les plans de zonage de la municipalité ont prévu la création de vingt-sept corridors de conservation traversant la zone urbaine. Un processus participatif de consultation et de coordination institutionnelle a permis de contribuer à la restauration des écosystèmes forestiers et à l'appropriation collective des espaces naturels.

Thèmes : espaces ouverts ; préservation de l'environnement naturel ; corridor écologique urbain ; éducation

Référence : [CGLU – Commission Inclusion sociale, démocratie participative et droits humains, 2010](#)

### Valence (Espagne) : Transformation de zones de front de mer abandonnées en espaces publics inclusifs et innovants

Après avoir accueilli les éditions de la Coupe de l'America et du Grand Prix de Formule 1 au début des années 2000, la Marina de Valence (Espagne), située en front de mer, a connu une croissance rapide stimulée par les investissements. Ces événements ont toutefois laissé derrière eux de lourdes dettes et des infrastructures à l'abandon. Pour remédier à cette situation, le gouvernement espagnol, le gouvernement régional et le Conseil municipal de Valence se sont associés pour créer le Consorcio Valencia 2007 (CV07) en vue d'établir un nouveau plan de réutilisation des infrastructures vides et de revitalisation d'espaces sous-exploités. Le but du projet n'était pas d'accroître la « touristification » du site par des hôtels ou autres infrastructures destinées à accueillir de grands événements, mais de transformer la zone en espaces et équipements publics ouverts à la population et aux organisations locales.

Le plan a été mis en œuvre dans le cadre d'un processus participatif incluant le projet Surem La Marina Lab en 2018, lors duquel des activités ont été menées avec un groupe de 50 jeunes de 12 à 14 ans. Ce projet éducatif innovant visait à intégrer les contributions des jeunes à une stratégie fondée sur des processus créatifs collectifs dans le but de concevoir un espace public novateur et inclusif en front de mer.

Thèmes : espaces ouverts ; aménagement urbain et politiques d'urbanisme ; processus participatif ; éducation

Référence : [site Web Consorcio Valencia 2007 - 2018](#)

### Tallinn (Estonie) et Pays d'Aubagne et de l'Étoile (France) : gratuité des transports en commun

Plusieurs villes assurent un accès universel aux transports publics. Tallinn en Estonie et le Pays d'Aubagne et de l'Étoile en France sont en train de mettre en œuvre des politiques spécifiques pour instaurer la gratuité des transports publics (en particulier pour les populations les plus vulnérables) et faciliter ainsi l'accès aux

infrastructures, aux espaces verts, aux services et aux opportunités socio-économiques.

En plus de réduire la ségrégation sociale et de connecter entre eux des quartiers isolés, ces politiques répondent à la nécessité de diminuer l'utilisation des moyens de transport individuels pour faire baisser les émissions de gaz à effet de serre.

Thèmes : réseau de mobilité urbaine ; politiques et recherche ; transports publics collectifs ; gratuité du transport

Références : [SMARTA – Rural Shared Mobility \(site Web\), n.d.](#) et [CGLU – Commission inclusion sociale, démocratie participative et droits humains, 2010](#)

### Buenos Aires (Argentine) : la pratique du vélo en mobilité urbaine

Le vélo est un moyen de transport de plus en plus utilisé en ville ; une étude portant sur Buenos Aires (Argentine) a montré que le public (en particulier les femmes) s'est tourné vers le vélo grâce à des aides publiques et à une hausse des investissements municipaux dans les infrastructures cyclables.

À Buenos Aires, un plan d'urbanisme a été mis en place pour créer un réseau de pistes cyclables sécurisées qui a été intégré au réseau de transports publics. L'usage du vélo a encore augmenté depuis la pandémie de covid-19. En plus d'être une solution de mobilité urbaine plus saine et plus inclusive, le vélo réduit la congestion routière, les incidents de circulation, la pollution et les émissions de dioxyde de carbone en ville.

Le financement de l'aménagement de pistes cyclables sécurisées est l'une des principales difficultés auxquelles se heurte la municipalité. Pour surmonter cet obstacle, des mesures sont prises en partenariat avec le secteur privé, comme l'installation de garages à vélo dans les entreprises ou devant les immeubles résidentiels. Une autre initiative privée est le programme « Let go » qui vise à apprendre aux enfants et aux adultes à circuler à vélo en toute sécurité au milieu des autres usagers de la route.

Thèmes : réseau de mobilité urbaine ; plan d'urbanisme, vélo ; santé et bien-être

Référence : [USE – Urban sustainability exchange, n.d.](#)

### Naples (Italie) : transformation de propriétés abandonnées en zones urbaines collectives pour la population locale

L'extension de l'accès aux équipements et services publics fait partie des principaux enjeux auxquels les villes sont confrontées. Dans de nombreux cas, des mesures stratégiques sont prises pour réutiliser des espaces bâtis publics et privés, abandonnés ou désaffectés. Un exemple intéressant de ce point de vue est celui du réseau de communautés locales (partenariats entre le secteur public et la population ou PCP) créé à Naples (Italie) en 2011.

Le projet visait à développer un réseau local pour la gestion informelle des espaces publics dans différentes zones de la ville et leur transformation en espaces pour des expositions artistiques et des services de soutien. Il a réactivé ces espaces inutilisés en les érigeant en bien commun urbain pour la population locale.

Pour atteindre cet objectif, la ville de Naples a élaboré un ensemble d'outils publics novateurs et de modèles de gouvernance par la communauté.

Thèmes : équipements et services publics ; gouvernance ; espace civique ; espaces abandonnés ; inclusion sociale

Référence : [Cooperative City Magazine, 2021](#)

### Paris (France) : une occupation temporaire pour créer un espace aux usages et publics mixtes et variés

Un autre exemple – une initiative non gouvernementale cette fois – est celui de l'occupation temporaire d'un ancien hôpital à Paris entre 2015 et 2020. Le projet « Les Grands Voisins », une des plus grandes occupations temporaires d'Europe aux usages et publics divers et variés, s'est déployé sur une surface vide de 3,4 hectares. Pendant cinq ans, une multitude de personnes y ont vécu, travaillé et partagé des espaces.

L'initiative avait plusieurs objectifs : rendre utiles des espaces provisoirement désaffectés, s'installer et vivre en cohabitation, faire une place aux personnes en situation de précarité en cœur de ville, ouvrir des espaces de travail pour des pratiques émergentes, proposer un lieu d'expériences culturelles et artistiques gratuit, favoriser les

interactions entre différents métiers et disciplines, offrir des cadres d'implication citoyenne et construire un modèle d'économie et de gestion réactif.

Pour atteindre ces objectifs et gérer l'espace commun, le groupe a développé un modèle de gouvernance décentralisé pour la prise de décisions. Des réunions de « comités thématiques » et du conseil de quartier se tenaient chaque mois. L'espace a été mis à disposition gratuitement dans le cadre d'un accord d'occupation temporaire. Un modèle économique a été créé pour supporter les coûts de gestion et d'entretien liés à la réalisation du projet. Il repose sur trois programmes : des centres d'hébergement, un accueil de jour et des programmes de réinsertion (volet social), la location à bas coûts d'espaces de travail (volet entrepreneurial) ainsi qu'une programmation et des commerces en rez-de-chaussée (volet culturel).

Thèmes : équipements et services publics ; inclusion sociale ; gouvernance

Référence : site Web [Les Grands Voisins, n.d.](#)

### San Sebastián (Espagne) : parc périurbain et espace sportif

Dans la ville de San Sebastián, en Espagne, des parcs ont été mis en place dans le cadre de « solutions fondées sur la nature ». Une partie des parcs de la ville se trouvent en son centre et présentent une forte densité d'arbres. Le Parque Miramón, qui est l'un des plus grands, est situé dans une zone industrielle. Il offre des allées piétonnes plus agréables et plus sécurisées ainsi que des espaces sportifs et récréatifs.

Des parcs urbains du même type ont été construits et étendus dans d'autres zones industrielles en vue d'un usage au quotidien et pour des activités de loisirs, ce qui a amélioré le confort thermique et les connexions entre espaces verts au sein de la ville. Le parc et les espaces sportifs périurbains faisaient partie du plan local d'adaptation au changement climatique, dans lequel ils ont été inclus en tant que projet pilote.

Thèmes : quartiers industriels ; environnement bâti ; changement climatique au niveau local ; espace public ; parcs

Référence : [Nature-based solutions for local climate adaptation in the Basque Country: Methodological guide for their identification and mapping. Donostia/San Sebastián case study, 2017 – projet Klimatek 2016](#)

### Fribourg (Allemagne) : création d'une coopérative d'habitation dans le quartier Vauban

Le projet de « quartier urbain durable Vauban » a été mis en œuvre dans la ville allemande de Fribourg de 1993 à 2006. Le conseil municipal souhaitait réhabiliter une ancienne base militaire en application de principes écologiques et de cohésion sociale. Le but premier du projet était de résoudre le problème de la périurbanisation et des difficultés d'accès au logement (en particulier pour les jeunes).

Un ensemble d'institutions permanentes ont été créées dans ce processus qui a fait intervenir de très nombreuses parties prenantes. Dans un premier temps, l'ONG Forum a été constituée pour assurer la coordination entre la participation citoyenne et l'administration locale dans la réflexion et la recherche de propositions viables pour la mise en œuvre du projet. Un logement a ensuite été acquis et l'accès à des équipements publics et à des espaces verts publics de qualité fondés sur des critères de durabilité a été encouragé.

Plus de 40 projets coopératifs de logement répondant aux critères d'efficacité énergétique et de construction bioclimatique ont finalement vu le jour à l'issue d'un long processus. Les responsabilités en matière de construction, de gestion et d'entretien des bâtiments sont partagées entre les bénéficiaires. Une fois le premier objectif atteint (par la construction de bâtiments à haute efficacité énergétique, avec récupération de l'énergie, utilisation de bois local, façades vertes, etc.), le projet s'est fixé pour but de créer des logements produisant davantage d'énergie qu'ils n'en consomment, avec l'initiative « Energie plus ».

Thèmes : quartiers résidentiels ; environnement bâti ; écoquartier ; logement coopératif

Référence : [CGLU – Commission inclusion sociale, démocratie participative et droits humains, 2010](#)

### Autres exemples

**Pratiques inspirantes : « espaces verts urbains ».** Voir [Schéma directeur d'urbanisme de Chandigarh](#) (Inde, Chandigarh) : plan d'urbanisme mis en œuvre par l'architecte-urbaniste Le Corbusier, qui envisageait un grand

nombre d'espaces ouverts, de ceintures vertes, de parcs urbains et de parcs de quartier. ↪ [Stratégie 'Our Spaces' à Leeds](#) (Royaume-Uni, Leeds) : création de nouveaux espaces conformément à la stratégie et réinvention de l'espace public existant. ↪ [Place Taksim Gezi](#) (Turquie, Istanbul) et [Place Tahrir](#) (Égypte, Le Caire) : mouvements de résistance populaire pour le maintien d'espaces publics de participation citoyenne.

**Pratiques inspirantes : « réseaux de mobilité urbaine ».** Voir ↪ [Increasing urban mobility and providing affordable housing](#) (Brésil, São Paulo et Curitiba) : un plan d'urbanisme visant principalement à améliorer le système de mobilité urbaine par l'extension des modes de transport public. ↪ [Advanced Park & Ride Network](#) (Espagne, San Sebastián) : création de parcs de stationnement à proximité du système de transport public pour réduire l'utilisation de la voiture en ville. ↪ [Bike de boa](#) (Brésil, Rio de Janeiro) + [Cycling City](#) (Portugal, Lisbonne) : une carte collaborative accessible sur ordinateur et appareils mobiles, conçue pour être très facile d'emploi.

**Pratiques inspirantes : « équipements, services et espaces publics ».** Voir ↪ [Écoquartier de Bonne](#) (France, Grenoble) : reconversion d'un terrain militaire désaffecté pour réaliser une extension du centre-ville par la construction d'un parc. ↪ [Hackney Bridge](#) (Royaume-Uni, Newham) : incubateur destiné aux membres de la communauté et aux organisations locales et espace polyvalent pour des événements publics, espace cafétéria et commerces indépendants. ↪ [Gare routière de Preston](#) (Royaume-Uni, Preston) : réhabilitation d'un ancien équipement urbain, la gare routière de Preston, avec modification de la disposition originelle du bâtiment pour privilégier l'accès piéton par rapport à l'accès véhicules. ↪ [Can Batlló](#) (Espagne, Barcelone) : initiative de réhabilitation d'un parc industriel pour des activités communautaires et culturelles.

**Pratiques inspirantes : « quartiers industriels ».** Voir ↪ [National Industrial Symbiosis Program](#) (Royaume-Uni) : programme national visant à élaborer des solutions écologiques pour réduire l'utilisation de matières premières (ou trouver des usages alternatifs) et atténuer le changement climatique par des politiques d'éco-innovation au service de la transition vers une économie verte.

**Pratiques inspirantes : « logement et habitat ».** Voir ↪ [La Borda](#) (Espagne, Barcelone) : coopérative d'habitation dans laquelle les futurs habitant-e-s peuvent définir l'ensemble du projet en fonction de leurs besoins. ↪ [Gannochy Lifetime Neighbourhood](#) (Écosse, Perth et Kinross) : intégration du logement dans les quartiers existants dans le but d'améliorer la qualité de l'air dans les logements et de créer des espaces collectifs inclusifs. ↪ [Coopérative Movement](#) (Uruguay) : mouvement coopératif durable et expressif reposant sur l'entraide pour la construction de logements et l'autogestion démocratique de leur entretien après la construction.

~

## Guide d'action

La présente synthèse donne une idée de l'influence considérable de l'environnement bâti sur le degré de durabilité et d'inclusion d'une ville. Les espaces verts, lorsqu'ils sont conçus comme des espaces sociaux inclusifs à accès universel et équitable, peuvent favoriser les contacts et l'interaction entre des groupes divers et être des zones de construction collective d'une identité interculturelle et d'expérimentation collective au sein du tissu social. Cela dit, les éléments de conception des espaces ne permettent pas à eux seuls de concrétiser ces promesses. La manière dont les projets de verdissement urbain sont élaborés, adoptés et menés est tout aussi importante pour la justice climatique. Autrement dit, l'écologisation des villes doit tenir compte d'un certain nombre de principes. Il devrait y avoir un recoupement entre les politiques qui guident la conception des espaces verts urbains et celles qui encadrent la participation de tous les membres de la communauté et de la population active à la conception et à la prise de décisions concernant les espaces verts urbains.

Les mesures détaillées ci-dessous contribuent aux actions d'écologisation des villes et peuvent atténuer les inégalités, la pauvreté, la ségrégation sociospatiale et la discrimination sous toutes ses formes. Elles placent les processus de verdissement urbain dans une perspective plus large reposant sur la construction collective et pluraliste de la ville.

Au-delà de ses résultats, le processus de conception des espaces verts urbains devrait être considéré comme un moyen d'encourager l'engagement réciproque et la collaboration entre personnes de toutes origines ethniques et socio-économiques et de toutes langues, religions, croyances, orientations sexuelles, classes d'âge, etc.

### Avant la conception...

**Représentativité** – Une ville n'est véritablement interculturelle que si ses organes exécutifs sont représentatifs de la diversité de la population qu'ils servent. Dans le long chemin qu'il reste encore à parcourir en la matière<sup>7</sup>, la priorité la plus urgente est d'inclure des personnes issues d'horizons différents dans les instances publiques chargées de l'aménagement urbain. Au besoin, un système temporaire de quotas pourra être instauré pour corriger les déséquilibres actuels et promouvoir l'équité à long terme. Il faudra également mettre en place une gouvernance collaborative multiniveaux (entre les organes locaux, régionaux, nationaux, communautaires et internationaux), intersectorielle (entre différents domaines, départements et services publics), intergroupes (avec des personnes présentant différentes caractéristiques héritées et choisies) et interculturelle (interconnexions entre divers pays de différents continents confrontés à d'autres problèmes). Enfin, il est essentiel de reconnaître le multilinguisme dans les institutions de gouvernance et d'éliminer les barrières linguistiques dans les procédures d'urbanisme.

**Des chances égales** – La démocratie représentative devrait être complétée par une démocratie directe offrant à tous les membres de la communauté la possibilité de prendre part aux processus de développement urbain qui ont une incidence immédiate sur leur vie quotidienne. Les villes devraient consulter l'ensemble des bénéficiaires directs de leurs stratégies urbaines, les associer aux décisions connexes et encourager le recours à des budgets participatifs et des référendums pour atteindre les objectifs verts urbains et l'inclusivité sociale. La démocratie directe se doit d'être un processus ascendant. En ce sens, il appartient aux villes de créer les conditions nécessaires à l'émergence d'initiatives participatives qui pourront jouer un rôle légitime dans la transformation de la ville. Il est également avantageux d'élaborer des politiques qui mettent en œuvre les droits de participation urbaine des membres de la communauté nouvellement arrivés, tout comme il est important de développer des modes de participation visant l'implication des individus de tous âges, y compris les enfants et les jeunes, dans cette transformation. Par ailleurs, les villes doivent voir dans les mouvements issus de la base comme les manifestations ou demandes d'aménagement urbain des indicateurs d'inégalités, d'exclusion ou de gentrification urbaine verte à prendre en considération. Elles peuvent également améliorer les conditions de participation des résident-e-s à la transition verte en leur assurant des chances égales et un accès équitable au marché du travail vert, par exemple en proposant

---

<sup>7</sup> Les résultats de l'enquête menée auprès des membres de l'ICC montrent clairement que le manque de diversité et d'interconnexion des parties prenantes dans les processus urbains est l'un des principaux obstacles à la mise en œuvre de l'éco-inclusivité et des ODD.

aux groupes défavorisés une formation au numérique et à l'écologie ainsi que des offres d'emploi dans les nouveaux secteurs de la maintenance et de l'aménagement urbains verts. En parallèle, l'économie verte inclusive peut être soutenue par des engagements équitables des entreprises en faveur du climat. Les villes peuvent offrir un appui institutionnel et financier et des avantages juridiques et fiscaux aux petites entreprises locales aux pratiques et recherches éco-inclusives et instaurer une taxe applicable aux sociétés ayant un impact environnemental négatif. Il incombe aux autorités publiques de coordonner les initiatives publiques, privées et issues de la base, de faire respecter le droit de toute personne à participer à l'aménagement urbain et de favoriser la libre expression et la libre confrontation des opinions, des savoirs et des méthodes.

**Transparence** – La démocratie doit être renforcée en veillant à ce que tous les membres de la communauté et de la population active, qu'ils participent activement ou non à la planification, aient un accès équitable à l'information relative aux processus de transformation de la ville. Il est intéressant de ce point de vue de mettre en place des politiques contraignantes qui obligent les entités publiques et privées à communiquer sur les projets verts urbains en cours, y compris les aspects procéduraux, décisionnels et budgétaires. Par ailleurs, il est recommandé de créer des plateformes multilingues et conviviales de données ouvertes que les entités publiques et privées et les membres de la société civile peuvent régulièrement consulter et actualiser. Les stratégies de communication devraient toutefois reposer sur des données probantes et inclure d'une part, des informations à l'état brut pour que les résident-e-s puissent se forger leur propre opinion sur les processus urbains et choisir en connaissance de cause leur mode de participation à la transition éco-inclusive et d'autre part, des débats au sein d'un groupe pluriel de personnes pouvant proposer une interprétation solidement étayée de ces données brutes. Enfin, il faudrait mettre au point et diffuser des contenus spécialement adaptés aux enfants sur ces questions. La population pourra ainsi participer de manière éclairée à la prise de décisions et/ou à la priorisation des mesures vertes dans les villes.

### Pendant la conception...

**Gestion des ressources** – Lors de la conception d'un projet, il est essentiel d'analyser son impact environnemental et social tout au long de son cycle de vie. Le secteur du bâtiment et du génie civil étant à l'origine d'une part importante des émissions de GES et de l'extraction des ressources naturelles, il est impératif que les projets d'urbanisation contribuent à l'équilibre de l'utilisation des ressources de la planète. Les villes doivent pour cela utiliser au maximum l'espace bâti existant et donner la priorité à la réhabilitation et à la « refonctionnalisation » plutôt qu'aux nouvelles constructions. À défaut, il faut accroître les flux circulaires de matériaux en optant pour des produits utilisés, des matériaux recyclés ou des matières premières locales renouvelables, et privilégier les circuits courts d'extraction-production-consommation. Dans l'intervalle, le démantèlement des bâtiments doit être sélectif pour récupérer des éléments utiles à d'autres constructions ; les déchets de démolition restants peuvent aussi être réutilisés, par exemple dans les infrastructures urbaines publiques comme les routes ou piliers. Par ailleurs, les projets de verdissement devraient contribuer directement à la mise en œuvre rapide de la neutralité carbone dans les villes. Ils doivent donc répondre à des normes d'efficacité énergétique élevées associant constructions à faibles besoins en énergie et circuits courts de production-consommation d'énergies renouvelables. Des systèmes écologiques courts de gestion des déchets devraient également être intégrés aux projets. Pour atteindre ces objectifs, il peut être utile de mettre au point les projets en coopération avec des centres de recherche, pour étudier et introduire des innovations techniques dans la construction bioclimatique, les matériaux de construction écologiques, les énergies renouvelables et les systèmes de production de bioénergies.

**Un processus incrémental** – Compte tenu de l'urbanisation rapide et de la vitesse croissante des changements climatiques et socio-économiques, l'aménagement urbain ne peut être vu comme un processus strictement linéaire. Les stratégies, politiques et constructions vertes doivent être progressives et adaptables. Elles doivent être conçues de façon échelonnée, dans le cadre d'expérimentations participatives de type empirique, par exemple les philosophies de « planification apprenante ou « planification-action » ou encore des méthodologies telles que la fabrique des espaces publics (*placemaking*), le prototypage urbain, l'urbanisme tactique ou l'acupuncture urbaine. Cela signifie que la planification et le suivi des stratégies urbaines vertes doivent être considérés comme un seul et même processus circulaire et non comme une succession de phases distinctes. La première chose à faire est de

mettre en œuvre des diagnostics sociospatiaux en continu pour faire régulièrement un état des lieux des nouveaux besoins, des opportunités qui se présentent et des problèmes d'aménagement imprévus, et adapter les plans en conséquence. De même, la maintenance doit être un axe structurel de la conception éco-inclusive, diffusant une culture d'attachement, de préservation et de responsabilité à l'égard de l'environnement naturel et urbain. Il est essentiel de ce point de vue de définir des directives en matière de maintenance durant la phase initiale de conception des espaces verts urbains. Par ailleurs, les méthodologies d'analyse et de conception devraient comprendre des outils quantitatifs et qualitatifs reliés à des approches statistiques et sensorielles pour renforcer la capacité de réaction et d'adaptation à l'imprévisibilité.

### Au-delà de la conception...

**Programmation** – Mettre en œuvre l'éco-inclusion, ce n'est pas uniquement concevoir un lieu, c'est également suivre le développement et l'utilisation d'un système vivant. Il est donc nécessaire d'activer continuellement les espaces verts urbains. Les villes devraient créer un programme socioculturel inclusif comportant des solutions bien définies pour améliorer le bien-être des résident-e-s et répondre aux besoins locaux, plutôt que de se focaliser sur les seuls objectifs de tourisme et de loisirs. À cet égard, il est important d'organiser des événements culturels, sportifs et de loisirs dans les espaces verts publics et d'encourager leur auto-organisation au sein des communautés et entre elles. Des activités constituées de projets multilingues menés par et pour les personnes d'identités, d'idéologies et/ou d'origines diverses devraient se tenir pour promouvoir des interactions interculturelles significatives et valoriser la diversité. Des programmes de partenariat entre les établissements scolaires et d'autres institutions (théâtres, musées, ateliers, salles et clubs de sport, écoles de danse, entre autres) pourront également être mis en œuvre pour attirer les enfants et les jeunes vers les espaces verts tout en les associant à la production interculturelle de la ville. Ces activités doivent être accessibles à tou-te-s sur un pied d'égalité. Pour ce faire, il est recommandé d'étoffer la programmation dans les quartiers les plus isolés et de faciliter un accès gratuit à tous les événements culturels de la ville pour les enfants, les jeunes et les personnes défavorisées.

**Consolider l'éco-inclusivité** – L'éco-inclusion est également un engagement intergénérationnel à long terme dans lequel l'éducation joue un rôle central. L'école devrait donc être mise en avant comme lieu de débat ouvert, d'interculturalité, d'expérimentation et de sensibilisation collective à l'équité de la transition climatique. On pourrait intégrer les thèmes de l'écologie et de l'inclusion sociale dans les programmes scolaires et faire de la participation consciente des jeunes à une transition climatique juste l'un des principaux objectifs d'apprentissage. Dans cet esprit, les écoles et les services de l'urbanisme devraient promouvoir des activités conjointes pour présenter aux enfants et aux jeunes les questions relatives à l'urbanisme vert. Il est aussi important d'adapter le modèle éducatif aux nouvelles exigences du marché du travail. Les villes pourront créer à cette fin des programmes publics d'éducation au numérique et fournir aux populations vulnérables les équipements numériques nécessaires pour suivre l'évolution numérique verte en cours. Outre l'éducation formelle, des ateliers et initiatives de sensibilisation peuvent contribuer à une transition verte équitable. Il y a lieu de promouvoir une prise de conscience collective de l'importance de la participation citoyenne aux processus d'écologisation des villes et des inégalités d'accès aux ressources qui permettent un mode de vie éco-inclusif. De même, il est essentiel que le respect de la diversité des perspectives, des approches et des identités soit ancré dans les pratiques et le sens commun, tout comme l'engagement multilatéral en faveur de l'inclusion et de l'interculturalité. Les villes peuvent également soutenir des opérations de sensibilisation à l'impact d'une consommation excessive ou d'une mauvaise utilisation des ressources (par exemple, l'eau et l'énergie) parallèlement à des campagnes visant à encourager un mode de vie sain (par l'alimentation, le sport, la culture et les loisirs, etc.). Ces campagnes devront être complétées par des ateliers qui transposent les objectifs de développement durable dans des pratiques quotidiennes comme la préservation des ressources, l'efficacité énergétique, les technologies des énergies renouvelables, l'économie circulaire, les jardins urbains, la cuisine durable, la gestion efficace des déchets et la construction bioclimatique, entre autres. Il est important de créer des instruments qui contribuent à l'adoption d'un mode de vie sain et efficient par les populations les plus défavorisées.

~

## Bibliographie

- Araujo Santos, B. (2020) A experiência cooperativista de habitação no Uruguai: um breve panorama histórico, sur le site Web Archdaily Brasil. Disponible à l'adresse : <https://www.archdaily.com.br/br/947330/a-experiencia-cooperativista-de-habitacao-no-uruguai-um-breve-panorama-historico>
- Attia, Sahar (2011). Rethinking Public Space in Cairo: the Appropriated Tahrir Square, TRIALOG 108 109, p. 10-15  
Disponible à l'adresse : [https://www.researchgate.net/publication/344778305\\_Rethinking\\_Public\\_Space\\_in\\_Cairo\\_The\\_Appropriated\\_Tahrir\\_Square\\_TRIALOG\\_108\\_109\\_p10-15/citation/download](https://www.researchgate.net/publication/344778305_Rethinking_Public_Space_in_Cairo_The_Appropriated_Tahrir_Square_TRIALOG_108_109_p10-15/citation/download)
- Barcelona Laboratory for Urban Environmental Justice and Sustainability (n.d.).  
Disponible à l'adresse : <http://www.bcnuej.org/>
- Baro, I. (2011). T 18.1 Advanced Park & Ride Network in Donostia – San Sebastián  
Disponible à l'adresse : [https://civitas.eu/sites/default/files/deliverable\\_t18\\_1\\_-\\_donostia-san\\_sebastian.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/deliverable_t18_1_-_donostia-san_sebastian.pdf)
- Site Web Bike de boa (n.d.)  
Disponible à l'adresse : <https://www.bikedeboa.com.br/sobre>
- Chandigarh – Site Web officiel de l'administration de Chandigarh (n.d.). Chandigarh Master Plan – 2031  
Disponible à l'adresse : <https://chandigarh.gov.in/sites/default/files/documents/open-space.pdf>
- Site Web Cidade ciclável (n.d.)  
Disponible à l'adresse : <https://cidadeciclavel.mubi.pt/sobre>
- Site Web Civic Trust Awards (2022)  
Disponible à l'adresse : <https://www.civictrustawards.org.uk/winners/hackney-bridge1>,  
<https://www.civictrustawards.org.uk/winners/preston-bus-station> and  
<https://www.civictrustawards.org.uk/winners/gannochy-lifetime-neighbourhood>
- Cooperative City (n.d.).  
Disponible à l'adresse : <https://cooperativecity.org/>
- Site Web Écoquartiers (n.d.)  
Disponible à l'adresse : <http://www.eco-quartiers.fr/#/fr/espace-infos/etudes-de-cas/zac-de-bonne-1/>
- ESPON Climate (2011). Climate Change and Territorial Effects on Regions and Local Economies.  
Disponible à l'adresse : <https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/Final%20Report%20Main%20Report.pdf>
- Haase, D., Kabisch, S., Haase, A., Andersson, E., Banzhaf, E., Baró, F., ... & Wolff, M. (2017). Greening cities—To be socially inclusive? About the alleged paradox of society and ecology in cities. Habitat International, 64, 41-48.  
Disponible à l'adresse : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0197397516309390>
- Ihobe (2017). Nature-based solutions for local climate adaptation in the Basque Country.  
Disponible à l'adresse : <http://growgreenproject.eu/wp-content/uploads/2018/05/NBS-Climate-Adaptation-Basque-Country.pdf>
- Centre de surveillance des déplacements internes (2022). Grid 2022 – Children and youth in internal displacement.  
Disponible à l'adresse : [https://www.internal-displacement.org/sites/default/files/publications/documents/IDMC\\_GRID\\_2022\\_LR.pdf](https://www.internal-displacement.org/sites/default/files/publications/documents/IDMC_GRID_2022_LR.pdf)
- Islam, N., & Winkel, J. (2017). Climate change and social inequality.  
Disponible à l'adresse : <https://www.un.org/development/desa/publications/working-paper/wp152>
- Site Web La Borda (2016)  
Disponible à l'adresse : <http://www.laborda.coop/en/project/can-batllo/>
- La Marina de Valencia (n.d.)  
Disponible à l'adresse : [https://www.lamarinadevalencia.com/mreal/web\\_php/index.php](https://www.lamarinadevalencia.com/mreal/web_php/index.php)

Stratégie de Leeds 'Our Spaces' (n.d.) Annexe du rapport stratégique City Centre Vision Our Spaces  
Disponible à l'adresse : <https://democracy.leeds.gov.uk/documents/s180448/City%20Centre%20Vision%20Our%20Spaces%20Strategy%20Report%20Appendix%20B%20070918.pdf>

Les Grands Voisins (n.d.). 10 intentions transformées en actes.  
Disponible à l'adresse : <https://lesgrandsvoisins.org/bilan-10-intentions-transformees-en-acte/>

Löwy, M. (2021). ECOSSOCIALISMO: o que é, por que precisamos dele, como chegar lá. *Geminal : Marxismo e Educação em Debate*, 13(2), 471-482.  
Disponible à l'adresse : <https://periodicos.ufba.br/index.php/revistagerminal/article/view/45816>

Mckinsey Global Institute (2020). Climate risk and response – Physical hazards and socioeconomic impacts.  
Disponible à l'adresse : <https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/climate-risk-and-response-physical-hazards-and-socioeconomic-impacts>

Met Office et Programme alimentaire mondial (n.d.). Food Insecurity & Climate Change.  
Disponible à l'adresse : <https://www.metoffice.gov.uk/food-insecurity-index/>

Site Web du réseau NISP (n.d.)  
Disponible à l'adresse : <http://www.nispnetwork.com/>

Public Space (2013) "Occupy Gezi"  
Disponible à l'adresse <https://www.publicspace.org/works/-/project/h312-occupy-gezi>

SMARTA (n.d.).  
<https://ruralsharedmobility.eu/>

CGLU, Commission inclusion sociale, démocratie participative et droits humains (n.d.).  
Disponible à l'adresse : <https://uclg-cisd.org/en>

Organisation des Nations Unies (2017). Nouveau Programme pour les villes – Habitat III.  
Disponible à l'adresse : <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>

Urban Sustainability Exchange (n.d.)  
Disponible à l'adresse : <https://use.metropolis.org/>

Warner, K., Hamza, M., Oliver-Smith, A., Renaud, F., & Julca, A. (2010). Climate change, environmental degradation and migration. *Natural Hazards*, 55(3), 689-715.  
Disponible à l'adresse : [researchgate.net/publication/225452578\\_Climate\\_change\\_environmental\\_degradation\\_migration](https://researchgate.net/publication/225452578_Climate_change_environmental_degradation_migration)

Banque mondiale (2021). 2021 : The Year in Climate in 5 Numbers.  
Disponible à l'adresse : [worldbank.org/en/news/feature/2021/12/16/2021-the-year-in-climate-in-5-numbers](https://worldbank.org/en/news/feature/2021/12/16/2021-the-year-in-climate-in-5-numbers)

Forum économique mondial (2017). Migration and Its Impact on Cities.  
Disponible à l'adresse : [https://www3.weforum.org/docs/Migration\\_Impact\\_Cities\\_report\\_2017\\_HR.pdf](https://www3.weforum.org/docs/Migration_Impact_Cities_report_2017_HR.pdf)

Organisation météorologique mondiale (2022). State of the Global Climate 2021.  
Disponible à l'adresse : [https://library.wmo.int/doc\\_num.php?explnum\\_id=11178](https://library.wmo.int/doc_num.php?explnum_id=11178)

### **Autres publications**

Conseil de la ville de Barcelone (2020). Barcelona : Sustainable Future – Seventeen social, economic and environmental objectives.  
Disponible à l'adresse : [https://ajuntament.barcelona.cat/agenda2030/sites/default/files/2021-01/Barcelona%E2%80%99s%202030%20Agenda%20-%20SDG%20targets%20and%20key%20indicators\\_0.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/agenda2030/sites/default/files/2021-01/Barcelona%E2%80%99s%202030%20Agenda%20-%20SDG%20targets%20and%20key%20indicators_0.pdf)

Conseil de l'Europe (2021). La cité interculturelle pas à pas : Guide pratique pour l'application du modèle urbain de l'intégration interculturelle.  
Disponible à l'adresse : <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=090000168048da42>

Association MATIZ (2020). Guide to intercultural competencies – applied to the development of public administration projects.

Disponible à l'adresse : <https://rm.coe.int/guide-to-intercultural-competencies-/1680a10d81>

Nordic Sustainability (2021). Circular and intercultural cities: Including migrants and diversity in circular, green and inclusive economic models.

Disponible à l'adresse : <https://rm.coe.int/policy-brief-circular-and-intercultural-cities-including-migrants-and-/1680a34dc7>

Organisation des Nations Unies (2015). Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 25 septembre 2015 – Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030

Disponible à l'adresse :

[https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A\\_RES\\_70\\_1\\_E.pdf](https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_RES_70_1_E.pdf)

Organisation des Nations Unies (2016). Rapport de la 21<sup>e</sup> session de la Conférence des Parties tenue à Paris du 30 novembre au 13 décembre 2015 (adoption de l'Accord de Paris).

La diversité est devenue une caractéristique fondamentale des sociétés contemporaines, particulièrement visible dans les centres urbains. Si des personnes d'origines nationales, ethniques, linguistiques et religieuses différentes ont largement contribué à la prospérité de l'après-guerre, des inégalités liées à l'origine, à la culture et à la couleur de peau persistent et les préoccupations que suscitent le pluralisme, l'identité et les valeurs communes sont souvent instrumentalisées à des fins politiques. Les villes sont très bien placées pour imaginer et expérimenter des réponses au défi de la promotion de l'équité et de la cohésion dans des sociétés culturellement diverses, qui se pose aujourd'hui avec une acuité croissante.

Le Conseil de l'Europe et ses villes partenaires ont développé et validé une approche interculturelle de l'intégration et de l'inclusion qui permet à ces dernières de tirer parti des avantages et de réduire au minimum les risques associés à la mobilité humaine et à la diversité culturelle. Dix ans après le début de ces travaux, il apparaît de plus en plus que la diversité, lorsqu'elle est reconnue et gérée comme une ressource, est bénéfique en termes de créativité, de bien-être et de développement économique.

Le Programme des Cités interculturelles (ICC) invite les villes d'Europe et d'ailleurs à explorer et appliquer des politiques qui mettent la diversité au service du développement personnel et sociétal.

Le Conseil de l'Europe est la principale organisation de défense des droits humains du continent. Il compte 46 États membres, dont l'ensemble des membres de l'Union européenne. Tous les États membres du Conseil de l'Europe ont signé la Convention européenne des droits de l'homme, un traité visant à protéger les droits humains, la démocratie et l'État de droit. La Cour européenne des droits de l'homme contrôle la mise en œuvre de la Convention dans les États membres.



COUNCIL OF EUROPE



CONSEIL DE L'EUROPE