

Ville durable



→ D'ici à 2050, toutes les villes européennes - des métropoles aux plus petites - devront être capables de diviser par quatre leurs émissions de gaz à effet de serre.

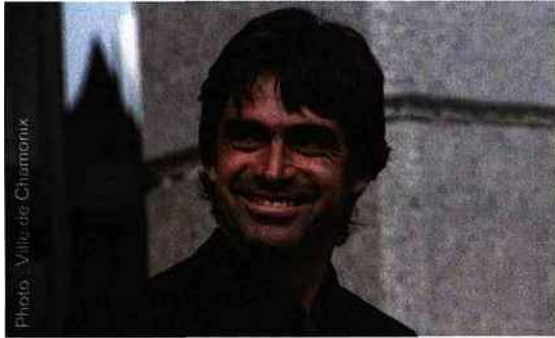
Vers des villes sans carbone

La ville durable doit répondre à des objectifs globaux (climat, biodiversité, empreinte écologique) et locaux (resserrement urbain, qualité de vie, mobilité douce, mixité sociale...). En poussant la réflexion plus loin, on peut imaginer une ville qui ne consomme plus ou presque plus d'énergie fossile, et ne rejette donc plus de gaz à effet de serre. Exemple avec Chamonix.

Les villes, qui concentrent 80% de la population française et 70% des émissions de gaz à effet de serre, sont au cœur de la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air et de la maîtrise des consommations d'énergie. L'enjeu est aujourd'hui de soutenir la croissance et l'attractivité des villes, en répondant aux nouvelles attentes de leurs habitants actuels et futurs, en les rendant plus respectueuses de

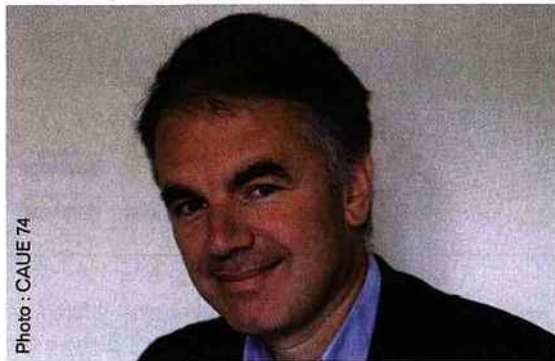
leur milieu, moins consommatrices d'énergie ou d'espace périurbain.

Pour construire une ville durable, les élus doivent s'appuyer sur une stratégie globale qui concerne à la fois l'aménagement urbain et l'ensemble des politiques de la collectivité (éducation, formation, solidarité, emploi, etc.) « La ville durable ne peut se résumer à un cortège de maisons passives ou à la construction d'un éco-



← « *Se positionner sur des échéances lointaines permet de vérifier si nos choix actuels s'inscrivent bien dans les scénarios du futur* »
(Éric Fournier, maire de Chamonix).

↓ Chamonix a la particularité d'être une ville à la montagne. Alors qu'on y compte 10 000 résidents permanents, plus de 100 000 personnes entrent dans la vallée chaque jour l'été et environ 60 000 l'hiver.



↑ « *On peut se permettre sinon de rêver, du moins d'imaginer des scénarios jusqu'au-boutistes...* »
(Arnaud Dutheil, directeur du CAUE de Haute-Savoie).



quartier. Elle représente un changement radical du modèle urbain, qui doit dépasser les seules mesures environnementales ! » déclare Antoine Charlot, auteur de l'ouvrage *Du quartier à la ville durable, vers un nouveau modèle urbain ?*, et responsable du programme Territoires durables du [Comité](#) 21. Et pour y parvenir, tous les acteurs de la ville doivent être mobilisés : élus, architectes, urbanistes, bioclimaticiens, énergéticiens, thermiciens, sociologues, entreprises du bâtiment, services publics, associations, financeurs, sans oublier les premiers concernés, les habitants.

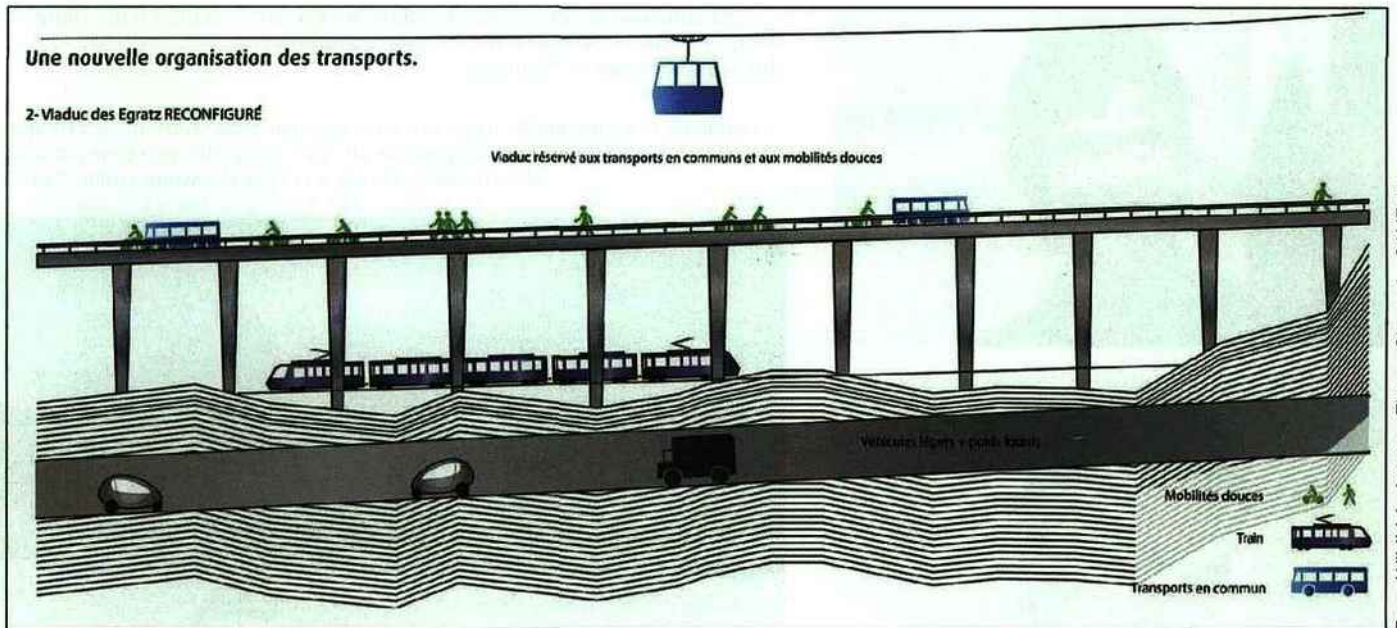
Une commune engagée

Comment vivra-t-on à Chamonix dans quarante ans ? C'est la question que s'est posée l'équipe municipale lors d'ateliers lancés par le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) de Haute-Savoie. L'objectif : avoir une vision de ce que sera la montagne de demain, dans une perspective « postcarbone ». 2050, c'est loin. Très loin. Mais se projeter à une période si distante permet de s'affranchir des préoccupations du moment pour envisager l'avenir dans un contexte plus libre et donc plus ambitieux. « *En faisant un tel saut dans le temps, on peut se permettre sinon de rêver, du moins d'imaginer des scénarios jusqu'au-*

boutistes, proches d'une situation idéale », explique Arnaud Dutheil, directeur du CAUE de Haute-Savoie. C'est dans cet esprit que ce dernier a proposé à la commune de Chamonix de participer à un groupe de travail, composé d'élus, de techniciens et d'experts du CAUE, sur le thème de « Vivre en montagne en 2050 ». Une initiative menée également dans les départements de l'Isère et de la Savoie, en partenariat avec l'université de Grenoble*.

Séduit par la démarche du CAUE, le maire de Chamonix, Éric Fournier, a vu là l'occasion de réfléchir à l'avenir de la station à très long terme, ce qui ne se fait guère habituellement : « *Comme la plupart des collectivités, nous travaillons plutôt sur des perspectives de quinze à vingt ans, pas plus. Se positionner sur des échéances plus lointaines permet de vérifier si nos choix actuels s'inscrivent bien dans les scénarios du futur.* » L'intervention d'experts techniques externes à la municipalité apporte par ailleurs un autre regard, incitant parfois à des approches provocatrices, voire décalées. Et c'est ce qui fait la richesse de l'exercice.

*Les communes d'Arvillard (73) et de Revel (38) ont mené la même démarche en parallèle à Chamonix, cette action a fait l'objet d'un colloque, CIMES 2011, organisé par la Fondation Facim à Chambéry en décembre 2011.



Déjà exemplaire en matière de développement durable, la ville de Chamonix s'est volontairement engagée, à travers la Communauté de communes de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc, dans un plan climat-énergie territorial. Celui-ci vise à atténuer les émissions de gaz à effet de serre (les diviser par 4 en 40 ans, selon les objectifs du facteur 4), par des actions favorisant les transports doux, les économies d'énergie et le développement d'énergies de sources renouvelables. Il s'agit aussi d'adapter le territoire aux inévitables changements liés au réchauffement climatique, par des études sur l'évolution des risques naturels sur la vallée, mais aussi sur les impacts des activités touristiques sur l'environnement.

Bâtir un scénario idéal

En poussant la réflexion plus loin, le programme « Vivre en montagne en 2050 » a permis d'imaginer une ville qui ne consomme plus ou presque plus d'énergie fossile, et ne rejette donc plus de gaz à effet de serre, une ville « post-carbone » en somme. Trois ateliers ont réuni élus, techniciens de la ville et experts du CAUE, autour des thèmes majeurs : les transports, la démographie, l'énergie. Les scénarios envisagés pour 2050 mettent en scène un Chamonix sans voiture : les véhicules sont garés en bas de la vallée, où une offre multiple permet de relier la station. Un service de navettes emprunte le viaduc des Egratz, devenus un site propre ; l'infrastructure ferroviaire voit son trafic renforcé ; un câble permet d'acheminer personnes et marchandises au cœur de Chamonix. Là, un réseau de transports en commun très développé a pris le relais des voitures particulières.

Pas de voitures et pas de poids lourds non plus : la fameuse route blanche qui mène au tunnel du Mont-Blanc a été recouverte et le trafic, devenu ainsi souterrain, se limite aux véhicules légers en transit. Cet aménagement a permis de reconquérir l'espace pour y construire de nouveaux quartiers : « La ville manque aujourd'hui à la fois de foncier et de logements pour accueillir de nouveaux habitants, notamment les familles, et la tendance ne risque pas de s'inverser sans une politique réellement volontariste », commente le maire, qui voit d'un très bon œil le scénario envisagé.

Un scénario qui prévoit également l'autonomie de la vallée en énergie grâce, notamment, à la présence de l'eau : « Outre le barrage d'Émosson, la rivière Arve qui traverse la vallée peut servir de colonne vertébrale à la production d'électricité hydraulique », précise Arnaud Duthéil. À cela s'ajouteraient quelques centrales solaires et, pourquoi pas, la possibilité de récupérer la chaleur émise par le tunnel... Reste la question du coût, de tels aménagements réclamant bien sûr des investissements importants. « On peut très sérieusement supposer que la création de foncier au-dessus de la route blanche permettrait de financer un grand nombre de projets », argumente Arnaud Duthéil. Voilà donc une piste à explorer. Chamonix sera-t-elle une ville idéale en 2050, comme le laissent supposer les différentes hypothèses avancées ? Il est vrai qu'en quarante ans, il peut se passer beaucoup de choses et tous ces scénarios sont à prendre avec recul. Mais loin d'être fantaisistes, ils sont finalement tout à fait réalistes. ■

Source : Magazine Architecture et Stations, n°4
hiver 2011-2012 - CAUE 74