

«N'importe quelle ville au monde peut s'améliorer en trois ans seulement»

Jaime Lerner a joué un rôle capital dans l'urbanisation de Curitiba. Même s'il a rencontré une vive hostilité lors du premier de ses mandats municipaux, les gens ont fini par comprendre la sagesse de ses conceptions politiques. D'où sa réélection, à deux reprises, au poste de maire. Ici, il nous parle de son expérience et de ce qu'il faut faire pour rendre une ville durable.



Photo de film Curitiba. Il's possible

Quels défis les villes qui veulent faire le saut de la durabilité rencontrent-elles ? Aujourd'hui nous sommes tous concernés par le changement climatique, mais la plupart des gens ne savent pas ce qu'ils ont à faire. Je commencerai par ce qui est nécessaire... et insuffisant. Opter pour de nouveaux matériaux ou l'éco-construction n'est pas suffisant ; recourir à une nouvelle source d'énergie n'est pas suffisant ; réutiliser ou recycler n'est pas suffisant. La plupart des émissions de carbone sont le fait des villes, et, au premier chef, des voitures ; donc, c'est le problème des villes qu'il faut aborder, et tout spécialement le problème des transports. De nos jours, la conception des villes est un désastre. Tout doit être connecté ! Alors comment créer une ville durable ? En utilisant sa voiture moins souvent. En triant ses déchets. En vivant plus près de son lieu de travail, ou bien en trouvant du travail plus près de son lieu d'habitation. En visant la pleine utili-

sation : une zone dans le centre n'a pas à rester désertée seize heures par jour, pas plus qu'une arène n'a à être utilisée dix fois par an seulement. Cette arène pourrait servir aussi d'université, de marché... Aucun espace ne devrait être gaspillé. Réduire au minimum l'écart entre ce que l'on économise et ce que l'on jette. (...)

Le secret, c'est : *commencer*. Commencer est déjà une innovation, et sans un commencement, pas d'innovation. Dans les villes, les décideurs et les planificateurs prennent trop de temps ! N'importe quelle ville au monde peut s'améliorer en trois ans. Ce qu'il faut, c'est donner aux gens des solutions de rechange. Si vous le faites, les gens feront des choix dans le sens de leur intérêt. Quelquefois, l'initiative vient d'une organisation non gouvernementale, quelquefois d'un décideur ; ce qui importe toujours, c'est que la proposition soit bonne.

Quelle a été la réaction des gens et des parties en présence face à vos mesures musclées ?

Au début, si je déplaçais un arrêt de bus, il y avait toujours une bataille entre l'exploitant et nous. Dès que les gens se sentent concernés, il faut leur montrer le scénario ! Il faut engager le dialogue avec eux, pour proposer des solutions de rechange valables et meilleures, les laisser prendre conscience de l'enjeu et imaginer le résultat final. Il y a une équation de coresponsabilité.

Comment l'expérience de Curitiba peut-elle être appliquée à d'autres villes ?

À mon sens, Curitiba ne doit pas être considéré comme un modèle, mais comme une référence. Je ne suis pas en train de dire que cette ville est parfaite : nous avons toujours des pro-

blèmes, des bidonvilles, etc. Mais plusieurs de nos services sont dotés d'une haute qualité, tels les transports, la santé, l'éducation. Il faut sans cesse innover, leur apporter du nouveau. Un jour, je parlais avec un ami qui travaillait à la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ; il m'a demandé s'il était vrai que mon équipe ne comportait pas d'expert en transports. Je lui ai répondu : bien sûr. Sinon, jamais nous n'aurions abouti à une solution viable ! C'est un fait : les villes ne sont pas aussi compliquées que les constructeurs d'usines à gaz voudraient nous le faire croire.

Avez-vous observé des retombées de l'exemple de Curitiba ailleurs dans le monde ?

Il a fallu vingt-cinq ans pour qu'une première ville [Bogotá] reprenne le principe de notre BRT. Aujourd'hui, 83 villes de par le monde emboîtent le pas dans ce domaine à Curitiba. Le maire de Séoul nous a rendu visite et a eu sept entrevues avec moi. Je savais qu'avec le temps il réhabiliterait un vieux fleuve, remplacerait la voie express qui traverse la ville, instaurerait un système de type BRT... Maintenant, il est président de la Corée du Sud.

Mais pourquoi les autres villes ne s'y mettent-elles pas, en particulier les villes voisines de Curitiba, notamment São Paulo, qui peuvent constater le résultat de leurs propres yeux ?

Trop de constructeurs d'usines à gaz ! Pas assez de volonté politique. Sans parler des groupes de pression... Les décideurs n'offrent pas de véritables solutions de rechange. En plus, ils prennent trop de temps pour adopter des mesures. Il manque tous les ingrédients nécessaires.