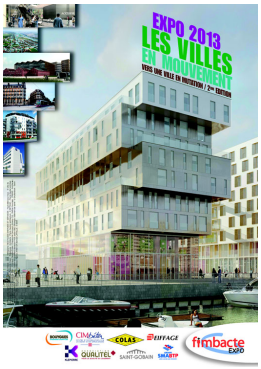

2ème Edition EXPO les Villes en mouvement – vers une ville en mutation
Débat du 25 novembre 2013 – Siège de la SMABTP - PARIS

VILLE EN MUTATION : ENJEUX ET PERSPECTIVES

Sous la présidence de :

- **Alain MAUGARD**, Président de l'Expo *"Les Villes en mouvement"* et Président de EUROPAN France ;

Avec la participation de :

- **Mireille HINGREZ-CEREDA**, Maire de Boulogne-sur-Mer ;
- **Yvon ROBERT**, Maire de Rouen et Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe ;
- **Eric CHENDEROWSKY**, Directeur de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat pour la Ville et la Communauté urbaine de Strasbourg ;
- **Bertrand LEMOINE**, architecte, directeur de recherche au CNRS, anc. Directeur Général de l'Atelier International du Grand Paris.

Débat animé par :

- **Hedwige de PENFENTENYO**, Directeur-Fondateur de Fimbacte.

L'ENVIRONNEMENT NATUREL, GENERATEUR D'INNOVATION URBAINE

A Boulogne-sur-Mer : l'axe Liane comme colonne vertébrale de l'aménagement urbain

Mireille HINGREZ-CEREDA
Boulogne-sur-Mer est une ville moyenne (44 000 habitants dans une agglomération d'un peu plus de 120 000 habitants) située sur la Côte d'Opale, à un peu plus de deux heures de train de la capitale. C'est le 1er port de pêche de France avec 30 000 tonnes de poisson débarquées chaque année, et également le premier centre européen de transformation des produits de la mer. La vie de la ville est donc très tournée vers la Manche et la Mer du Nord.
Elle a également un patrimoine très riche, fondé sur presque 2 000 ans d'histoire : la plus grande crypte au nord de Paris, un beffroi classé au patrimoine de l'UNESCO, des remparts quasiment intacts, un musée qui abrite la deuxième collection de vases grecs après celle du musée du Louvre et l'unique collection mondiale de masques Alaskains.

Nous avons souhaité **étendre et renouveler notre habitat autour d'un projet intitulé "axe Liane"**, du nom du fleuve côtier qui traverse toute l'agglomération boulonnaise pour se jeter dans le port. Un véritable fleuve dans la ville dont les abords étaient auparavant peu fréquentés car complètement tombés en déshérence.
Notre stratégie a été d'utiliser cette véritable colonne vertébrale de l'agglomération pour développer l'économie et l'emploi, le logement, le tourisme, la culture et les activités sportives.

Nous nous sommes donc appuyés à la fois sur la complémentarité des espaces puisque nous avons des lieux de nature au milieu de l'habitat, redensifié et renouvelé notre tissu urbain qui en avait bien besoin, renforcé la trame verte et bleue en travaillant à la fois sur le végétal, sur l'eau et sur les liaisons douces le long du fleuve et, enfin, développé la valeur sociale par la mise en place d'une offre de logements à la fois variée et répondant aux demandes locales. En effet, et bien que Boulogne-sur-Mer soit déjà une ville moyenne très dense (80 logements à l'hectare), la demande de logements est encore très forte. Notre politique en ce domaine se caractérise par un habitat de qualité tourné vers la mer et vers le fleuve, alors que la ville avait pendant longtemps tourné le dos à la mer et considéré la Liane comme une véritable coupure urbaine.

Du sud au nord, les aménagements établis dans le cadre du projet *Axe Liane* sont les suivants :
- En rive droite, **la zone économique de *Resurgat*,** qui est une zone d'aménagements tertiaires en entrée de ville.
- Un peu plus au Nord et vers l'Est, sur la rive gauche, a commencé l'aménagement du ***projet Gare*, qui comprendra un pôle multimodal et un écoquartier.** Nous sommes actuellement en pleine négociation avec RFF et SNCF pour créer sur les 7 hectares de ce site un outil économique de première importance pour la ville.
- A la même hauteur, s'effectue **l'aménagement des *berges de Liane***. Jusqu'alors complètement laissées à l'abandon, nous les avons retravaillées (piste cyclable, promenade, espaces de jeux, aménagements paysagers) et, bien que les travaux ne soient pas encore terminés, elles constituent déjà un lieu de promenade très apprécié.
- Également un peu plus au Nord et sur la rive droite, nous avons construit **un centre nautique**. Nos deux grands clubs d'aviron et de canoë-kayak comptent en effet parmi leurs licenciés des champions olympiques, et Boulogne a été la base arrière d'entraînement pour les équipes de France lors des récents JO de Londres.
- Toujours sur la rive droite, ***Damrémont* est un quartier d'habitat** reconstruit après la guerre et qui a fait l'objet d'importantes améliorations : création d'une Maison de la Petite Enfance, restructuration de la voirie, agrandissement de la salle de sports (l'équipe locale de basket-ball est en pleine ascension), etc.
- Sur la rive droite, **le *projet République-Éperon* comprend l'aménagement de la friche portuaire** puisque le port est en centre-ville. Boulogne a malheureusement perdu le trafic des ferries au profit de Calais depuis la mise en service du tunnel trans-Manche. Nous nous sommes donc retrouvés avec une immense friche en pleine ville, dont une très belle gare maritime qui, de l'avis de la DRAC, pourrait tout à fait être classée à l'inventaire des monuments historiques.
Nous voulons travailler cet ensemble pour lui donner à nouveau toute sa place au cœur de la vie de notre ville et en redynamiser l'économie. Nous avons ainsi des projets de création, autour du casino, d'une zone de loisirs et d'une zone hôtelière qui nous font aujourd'hui cruellement défaut. Ce complexe touristique permettra également de développer la plaisance (le port est l'un des mieux abrités en Manche).
- Au Nord sur la Liane, se trouve ***Nausicaa***. Ce grand centre national de la mer présente au public toutes les espèces de poissons, à la fois dans un but de pédagogie et de préservation des ressources marines et maritimes. **Nous avons l'ambition d'en doubler la surface** afin de donner un nouvel élan à ce grand équipement qui génère déjà le plus grand afflux touristique après la métropole lilloise.
Il apparaît donc clairement que c'est le fil de l'eau qui nous a conduits sur l'ensemble de ces projets, par la réappropriation d'espaces naturels délaissés et de ce "bord à quais" qui est une caractéristique remarquable et un atout majeur de notre ville.

Bien évidemment, la filière maritime et halieutique demeure au cœur de nos préoccupations puisqu'elle représente le véritable poumon économique de l'agglomération (la transformation des produits de la mer représente plus de 5 000 emplois !). Mais nous pensons également à l'attrait touristique que peut représenter la plaisance pour aujourd'hui et pour demain.
L'archéologie nous le confirme : nos anciens avaient construit la ville et son habitat à partir des ressources maritimes et de la géographie du lieu. Notre enjeu d'aujourd'hui est donc d'inverser le mouvement antagoniste des dernières décennies, de **reconquérir les espaces maritimes et de tourner à nouveau Boulogne vers la mer.** Il y a là un atout majeur pour notre ville de demain.

A Rouen, des aménagements urbains au fil de l'eau

Yvon ROBERT

Les quartiers des *Hauts de Rouen* à l'Est, de *Flaubert* et de la *Luciline* à l'Ouest et de *Grammont* au Sud sont les plus représentatifs des mutations importantes de la ville de Rouen.
Autour du sujet de ce soir (le centre-ville) deux éléments sont essentiels en termes d'aménagement urbain : le tramway et le TEOR (Bus à Haut Niveau de Service). Ces équipements de transports en commun en site propre structurent absolument l'espace à partir de la vieille ville historique.
- **Le projet d'aménagement des *berges de Seine*** représente un chantier de presque 5 km sur chacune des deux rives, depuis la pointe Flaubert à l'Ouest jusqu'à l'extrémité de l'île Lacroix au Sud-Est. Ces quais étant abandonnés depuis une vingtaine d'années, les anciens hangars portuaires avaient été plus ou moins réinvestis par des marchands de pneus, de vin, de revêtements de sol, etc., le tout sans aucun souci d'esthétique commerciale. Nous avons donc décidé, en 1995, de réhabiliter

complètement l'ensemble. C'est déjà chose faite pour la rive droite et le chantier se poursuit sur la rive gauche.
- En rive droite, tous les **quais des *Marégraphes* ont ainsi été réhabilités**, et les hangars reconstruits à l'identique pour en faire essentiellement des lieux d'activités sportives, de loisirs ou de restauration. Les aménagements entre l'extrémité Sud de l'île Lacroix et le pont Mathilde (très utilisés comme lieu de promenade) sont également achevés. Seul reste en cours le projet de la presqu'île Waddington, qui sera terminé à échéance 2015-2016.
- **Les quais de la rive gauche,** depuis le pont Mathilde jusqu'à la presqu'île Rollet, constituent **le grand projet actuel d'aménagement urbain**. D'abord, à l'Ouest, le site du *hangar 106*, où la communauté d'agglomération mène un projet de 10 hectares d'aménagement urbain dont plus de la moitié ont déjà été réalisés cet année. Ensuite, à l'Est de l'avenue Jean Rondeaux, un grand parc est en cours d'aménagement par la Ville. Un projet qui a eu quelques difficultés à démarrer, ce site était auparavant occupé chaque année durant 1 mois par la foire de Rouen (la deuxième de France, réunissant 220 métiers!).
Heureusement, l'aménagement du hangar 106 et de la presqu'île Rollet n'a pas connu les mêmes difficultés et, avec ses 5 000 logements, l'*écoquartier Flaubert* est un énorme projet de transformation urbaine. L'autoroute Nord-Sud vient aujourd'hui quasiment jusqu'au centre-ville, là où il y avait autrefois des hangars et des usines dont l'une appartenait à la "Grande Paroisse". Des usines qui ont aujourd'hui disparu, laissant la place à une énorme friche urbaine que nous voulons totalement réhabiliter. Immédiatement à l'est du projet de la ligne transport en commun, donc à moins de 500 m, se trouvent la cathédrale, l'aître Saint-Maclou, le Palais de Justice et tous les éléments remarquables du patrimoine historique du cœur de ville.
Nous avons donc travaillé sur le quartier Flaubert en commençant par la "vitrine" (le bord de Seine) et nous poursuivons en descendant vers le Sud et en poussant vers l'Est. Les 5 000 logements (et autant de m^2 en bureaux et activités) représenteront sans doute une quinzaine d'années de travaux.

Strasbourg : un ADN de ville-nature

Éric CHENDEROWSKY

Plutôt que de vous parler du grand projet urbain des *Deux Rives*, je préférerai vous présenter aujourd'hui quelques-uns des nombreux chantiers de moindre importance mais qui démontrent bien comment Strasbourg cherche à se réconcilier avec son histoire en utilisant l'atout de la nature en ville (et, accessoirement, quelles sont ses difficultés à gérer les grands projets avec cette même nature).

Tous les visiteurs de Strasbourg aiment cette image d'une ville **en parfaite symbiose avec l'eau. Car la ville a été fondée à partir du fleuve et de ses affluents** ; et c'est bien cette relation très forte de la ville historique avec l'eau qui fonde l'identité locale.
Mais cette image a longtemps empêché les Strasbourgeois de se libérer du poids tutélaire de la cathédrale et des quartiers historiques. La ville n'a commencé que depuis peu à accepter son histoire la plus récente : d'une part l'annexion allemande avec la construction d'un magnifique quartier wilhelmien qui fait aujourd'hui l'objet d'un projet d'extension du secteur sauvegardé et d'une inscription au patrimoine de l'UNESCO, et d'autre part cette grande période de croissance économique des 30 glorieuses avec ses grands ensembles faubouriens.
Quoi qu'il en soit, cette relation avec une nature omniprésente se retrouve dans tous les moments de l'histoire de la ville, aussi bien au Moyen Age avec la période classique française et la fortification de la cité, que pendant la période allemande qui a légué un magnifique urbanisme mettant les jardins au cœur de la ville, et même durant la période plus récente qui nous a légué, malgré les apparences, un patrimoine remarquable qu'il s'agit aussi de mettre en valeur.
Strasbourg est donc bien une agglomération fondée sur l'eau, laquelle contraint une très grande partie de son territoire : un tiers de la communauté urbaine est soumis à des régimes de crues, les zones humides sont omniprésentes, et 80 % de la ville est au-dessus (à moins de 2 m !) de la plus grande nappe phréatique d'Europe.
Accompagnant ce substrat aquatique, un grand cortège végétal s'est développé, dont notamment deux magnifiques vestiges de la forêt rhénane, certes mis à mal depuis un siècle avec la canalisation du Rhin et le développement du port, mais qui offrent encore aujourd'hui **aux portes de l'agglomération deux superbes parcs urbains** constituant un patrimoine extraordinaire. Une autre caractéristique de l'agglomération est que nous n'avons plus de terrain disponible pour étendre la ville. Compte tenu de ces contraintes, un modèle de développement par extension sur les terres agricoles nous enverrait sur les communes de la 2ème couronne, mal desservies par les transports en commun, mal équipées, et qui surtout ont la farouche volonté de ne pas étendre leurs zones urbanisées.

Notre modèle de développement de la ville se fonde donc aujourd'hui sur un "recyclage" permanent de tous les territoires de l'agglomération, essentiellement sur la partie la mieux desservie par les transports en commun puisque notre réseau de tramway (qui approche maintenant les 50 km de longueur) est en mesure de desservir 60 % des emplois et des logements de la Communauté Urbaine.
Or, pour rassurer les populations sur cette inévitable densification, il est absolument nécessaire d'affirmer et de démontrer la "sanctuarisation" et la mise en valeur de toute cette trame verte et bleue qui constitue véritablement "l'ADN strasbourgeois". Ce qui nécessite de travailler sur toutes les échelles de grandeur : depuis celle des parcs naturels urbains, grandes trames vertes irriguant toute l'agglomération et permettant de relier en moins d'une demie-heure de vélo le piémont des Vosges au cœur de l'agglomération, jusqu'à l'échelle bien plus modeste des espaces publics sur lesquels nous travaillons aujourd'hui.

Ainsi, **Strasbourg redécouvre aujourd'hui sa géographie**. Une manière efficace de sortir de cette notion d'un patrimoine uniquement constitué par l'architecture et les constructions, et de considérer comme la géographie est un élément majeur de ce patrimoine. Cette approche nouvelle du territoire permet d'ailleurs de considérer que même les quartiers les plus éloignés du centre ou les plus déshérités d'un point de vue architectural ou social portent, eux aussi, des éléments à valeur patrimoniale.
Ainsi en est-il du Neuhof, qui s'adosse à une magnifique coulée verte le long d'un cours d'eau qui va rejoindre le Rhin après quelques kilomètres, avec également un aérodrome qui lui offre des vues magnifiques sur le massif de la Forêt Noire tout proche. Cette trame verte, déjà mise en valeur au cours des années '70 (bien que de façon très fonctionnelle par le développement d'un réseau de pistes cyclables et de terrains de sports), apparaît aujourd'hui comme un nouvel espace de liberté et de projets. On y voit proliférer des jardins familiaux et de nombreuses "cabanes de Robinson Crusoé" qui montrent bien que ce site est très porteur d'imaginaire pour les habitants. Ces derniers (dont beaucoup ne partent pas en vacances d'été !)y trouvent finalement une forme de résidence secondaire ou de lieu de villégiature.
Nous valorisons également cette trame verte et bleue en réintervenant sur des espaces déjà aménagés dans les années '60. Par exemple, le très beau parc de la Meinau dit *parc Schulmeister* puisque c'est ici que Charles-Louis Schulmeister, espion de Napoléon 1er, avait fait édifier sa résidence de retraite. Remarquons que ce magnifique parc a été réaménagé entre deux quartiers d'habitat social.

Nos projets d'urbanisme tiennent évidemment toujours compte de la présence de l'eau, à l'exemple des *Rives du Bohrie*, un très beau projet d'écoquartier situé dans une commune de première couronne. Le parti-pris a été de construire dans une zone inondable d'une vingtaine d'hectares mais de n'urbaniser que quelques hectares seulement afin de laisser beaucoup d'espace libre permettant d'accepter l'inondabilité du site.

Dans un autre domaine, soulignons la fonction de "couture urbaine" assurée par la nature en ville, permettant ainsi de lever des résistances très dures par rapport à des projets d'infrastructures inscrits dans les documents d'urbanisme depuis maintenant une trentaine d'années.
Ainsi, au Neuhof, le projet du *Cours de la Forêt* a remplacé avantageusement l'ancien projet de "deux fois deux voies" qui aurait coupé le quartier en deux. La réalisation de multiples espaces de loisirs a permis de valoriser ce site adossé à de grands ensembles, offrant ainsi le meilleur environnement à des programmes neufs de logements en accession à la propriété.
De la même façon, le *Parc Naturel Urbain Ill-Bruche* est un élément majeur de la trame verte et bleue pour retisser des liens entre de nombreux quartiers autrefois coupés les uns des autres. Inscrit dans les réflexions depuis les années '90, ce chantier a mis très longtemps à trouver sa place dans les projets urbains de l'agglomération. Il n'a d'ailleurs pu voir le jour que grâce à une mobilisation très originale à partir d'ateliers de projet, et d'un travail très étroit avec les associations qui ont défini elles-mêmes ce qu'elles en attendaient. Au total, ce véritable travail de co-construction a duré 3 ans, et s'est tout récemment concrétisé par la signature d'une Charte du Parc Naturel Urbain. Ce dernier sera évalué progressivement et se mettra en œuvre pendant le temps long nécessaire à tout projet de pareille envergure, avec des déménagements toujours pertinents et les plus économes possibles pour les deniers publics.

L'impact environnemental dans les projets du Grand Paris

Bertrand LEMOINE

Beaucoup des principes d'action qui viennent d'être présentés concernant Boulogne, Rouen et Strasbourg se retrouvent mis en œuvre dans le projet du Grand Paris. Ce dernier s'établit évidemment selon une perspective conjuguant nos trois thèmes d'aujourd'hui : nature, mixité et multicentralité.

- Ma première idée s'appuiera sur le constat que **Paris est au centre de la région Ile-de-France, qui est l'une des premières régions agricoles du pays et est également très dotée en forêts** (les trois quarts de sa superficie sont occupés par des terres agricoles ou des massifs forestiers, contre seulement un quart par l'urbanisation).
Ce qui nous amène à appréhender cette "ceinture verte" du Grand Paris à la fois comme une réalité et comme une dynamique de transformation. Plusieurs parcs naturels régionaux existent déjà autour de la métropole et un nouveau est en cours de création : voilà qui fixe en quelque sorte la présence de la "naturalité" autour du territoire, avec à la clé un potentiel de biomasse ouvrant sans doute des perspectives en termes de production d'énergie, donc de développement durable.
Dans le schéma directeur "Ile-de-France 2030" actuellement en voie de promulgation (il a été l'objet de beaucoup de travaux et de réévaluations récentes), cette question de la préservation de la nature tient une place importante. Elle va d'ailleurs de pair avec l'affirmation d'une politique d'intensification de la métropole, de densification au sens de "Comment continuer à faire la ville sur la ville à partir de l'existant ; comment, à partir des multiples situations possibles, régénérer ce territoire tout en préservant ses espaces ouverts, ses espaces naturels (forêts et espaces de biodiversité), sans oublier évidemment les espaces agricoles cultivés".
Pourtant, cette volonté de maintenir (et, a fortiori, de renforcer) cette ceinture verte est difficile à mettre en œuvre : ici comme dans beaucoup de métropoles de France et du monde, la tendance naturelle est à l'extension urbaine, à faire empiéter la ville sur les terres agricoles. On prend pourtant aujourd'hui conscience qu'il serait souhaitable de rompre avec cette tendance, d'autant plus que les terres agricoles ainsi consommées sont généralement de très bonne qualité. Cette nécessité de réorientation des pratiques est une évidence très forte, et a d'ailleurs été beaucoup réaffirmée aujourd'hui à propos d'autres villes.

- En deuxième lieu, je voudrais insister sur le fait que la **Seine, axe structurant puisqu'elle traverse le Grand Paris en diagonale, est un bien commun de ce territoire**. Elle présente en effet l'avantage de relier celui-ci à la mer via Le Havre, port de haute mer aujourd'hui complémentaire du port céréalier de Rouen, et surtout port de conteneurs (40 % des conteneurs destinés à la capitale viennent du Havre, les autres 60 % arrivant par la route depuis Anvers et Rotterdam).
Il y a donc une volonté de renforcer cet axe. D'abord sur le plan de l'urbanisation, non pas en créant une ville linéaire continue, mais en organisant une succession d'espaces ouverts, naturels et préservés, et de polarités urbaines dont certaines (Mantes, Rouen, le Havre estuaire) existent déjà. Ensuite, en s'appuyant sur cet axe de transport fluvial pour renforcer les liaisons avec le transport maritime international.
A côté de son caractère de source importante d'aménité, la Seine a donc une valeur économique de premier plan : 80 ports sont aujourd'hui gérés par Port de Paris, et les trois ports du Havre, Rouen et Paris viennent de se fédérer au sein du Groupement d'Intérêt Économique HAROPA en vue de mettre en œuvre une politique commune de développement de leur axe fluvial.

- Le troisième point qui me paraît important est celui de la **question énergétique.** Non pas qu'elle soit intrinsèquement liée à l'espace naturel mais parce que celui-ci offre à la collectivité un important potentiel de ressources, à la fois par le gaz de biomasse et par la combustion du bois.
Cette question de l'énergie est forcément complexe à l'échelle d'une métropole où à peine 5 % de l'énergie consommée est produite sur place. La perspective n'est évidemment pas de prétendre à une autosuffisance totale, mais d'aller vers davantage d'autonomie. Par exemple en développant des sources d'énergie liées au fonctionnement urbain comme la production de chaleur et d'électricité à partir de l'incinération des déchets urbains ménagers. Une technique où le savoir-faire existe puisque, avec plus d'un million d'équivalents-logement desservis, le réseau de chaleur parisien est l'un des plus importants au monde. Concernant les autres énergies douces, il faut bien reconnaître que les possibilités offertes par l'éolien semblent limitées au Sud-Est de la région, et que le solaire n'offrira guère de vraies perspectives industrielles avant deux ou trois décennies...
Quoi qu'il en soit, il n'est pas douteux que cette question énergétique devra être reliée à celle de la préservation et de la valorisation des espaces naturels. Le potentiel existe : il y a déjà beaucoup de

forêts existantes, et le Grand Paris a un vaste projet forestier (1 million d'arbres sur 1 000 hectares) sur les anciens champs d'épandage du Nord-Ouest de la région, à Pierrelaye. La valorisation permanente d'espaces agricoles et forestiers aussi importants offrira donc, à côté de son rôle d'agrément et d'aménité urbaine, une réelle perspective énergétique et sera ainsi totalement intégrée dans le fonctionnement et la vie de la métropole.

La "haute couture" urbaine est aujourd'hui de plus en plus sous le crayon des paysagistes !

Alain MAUGARD

- Cette première partie de notre débat a vu émerger une première idée neuve : **l'espace naturel, surtout lorsqu'il présente une composante fluviale, crée du lien entre les quartiers de la ville ou entre les villes du territoire.**
Pendant longtemps, ce rôle de "couture urbaine" revenait aux routes et à la voirie. Il est donc très nouveau que l'espace naturel, considéré jusqu'alors comme résiduel, crée aujourd'hui du lien, devenant ainsi acteur majeur de la cohérence du territoire. Ce changement est particulièrement significatif de notre époque et se retrouve ainsi à Paris autour de la Seine, mais aussi à Toulouse, où toute la Garonne devient un parc urbain, et à Bordeaux sur 8 hectares jusqu'au pied du pont d'Aquitaine. On voit donc de plus en plus fréquemment cette forme de lien urbain autour d'un espace naturel qui s'impose pour structurer le paysage.

- La deuxième nouveauté est **le passage de l'espace naturel "à l'ancienne"**, où la végétation est organisée selon les canons esthétiques traditionnels des parcs et jardins, **à une nature parfois laissée à demi-sauvage mais toujours organisée pour répondre aux besoins de la biodiversité animale et végétale**. Les paysagistes apportent ainsi en ville des végétaux autrefois considérés comme non nobles (des herbes folles, des orties). Il y a certes là une véritable nouveauté pour bon nombre de nos concitoyens, mais l'espace végétalisé urbain a toujours été, par la force des choses, un espace retravaillé, architecturé, urbanisé par l'homme. Simple changement de modèle, donc...
Ce qui nous amène à la perspective évoquée par Bertrand Lemoine : **les espaces "naturels" doivent devenir productifs au bénéfice de la ville : biomasse et, pourquoi pas, agroalimentaire puisque l'agriculture urbaine fait sa percée.**

- Enfin, cette idée de l'espace naturel comme instrument privilégié de cohérence dans la ville se trouve confirmée par **le rôle de plus en plus important donné aux paysagistes dans l'organisation des phases urbaines**. Ainsi, dans le cadre d'*EUROPAN* France, où de jeunes (moins de 40 ans) équipes d'architecture sont invitées à réfléchir à un projet fort pour la ville, 10 pays sur 16 ont accepté que leurs équipes ne soient plus sous la responsabilité d'un architecte, mais d'un paysagiste. Cette tendance nouvelle est d'ailleurs de moins en moins exceptionnelle : le travail de Michel Desvigne sur le cluster du Plateau de Saclay est aujourd'hui bien connu, et beaucoup de maires suivent cet exemple.
Nous avons tous encore à l'esprit des exemples de paysages longtemps et souvent bafoués par des infrastructures parfois très dures, et par des bâtiments démesurés par rapport au paysage. Alors que nous assistons peut-être aujourd'hui à la revanche du paysage (certes, urbanisé) comme acteur central de la ville.
Bienvenue dans l'ère des urbanistes-paysagistes !

LES QUARTIERS NOUVEAUX ET RENOVES, ATOUTS DU DYNAMISME URBAIN

A Rouen, ZAC et écoquartiers sont structurés autour du TEOR

Yvon ROBERT

En poursuivant sur les propos d'Alain MAUGARD, je soulignerai que c'est une urbaniste-paysagiste (Jacqueline OSTY), qui a été mandatée par la ville de Rouen pour mener le projet de l'écoquartier *Flaubert*.
Revenons sur le quartier de *La Luciline* :

Alors que les 10 hectares compris entre la Seine, la ligne du BHNS *TEOR* et le pont Flaubert sont placés sous le régime de l'écoquartier, le secteur de la *Luciline* (au Nord sur la rive droite) est sous le régime des ZAC, avec un urbanisme très volontariste : la ville acquiert tous les terrains, trace les axes et les rues, et revend ensuite les lots car il ne s'agit évidemment pas de tout municipaliser.
En revanche, au Nord de la ligne du *TEOR*, de grands espaces sous-urbanisés existent encore. Mais le dynamisme de l'aménagement du bord de Seine a un effet d'entraînement sur ce secteur qui commence lui aussi à se transformer profondément, sous surveillance et dans le cadre des permis de construire mais sans que la Ville ait à mener l'important et coûteux travail d'acquisition-revente des terrains et de restructuration des voiries. Sous cet effet d'entraînement de la zone Nord par la zone Sud, l'ensemble du dispositif passera de 1 000 logements et 2 000 habitants à 2 500 logements et 5 000 habitants.
Le BHNS structure donc complètement l'ensemble de cet espace. Sur le quartier de *La Luciline*, là où se trouvaient autrefois de grands hangars, des concessions automobiles et seulement une quinzaine d'habitants, s'ouvrent aujourd'hui un mail central de 30 m de large, cinq voies parallèles ouvrant des vues sur la Seine, des cœurs d'îlots préservant des espaces de nature et une perspective de 8 000 logements.
A côté du volet habitations, l'activité économique du site est préservée car il s'agit d'emplois au cœur de la ville. Tout au long de l'avenue du Mont Rigoudet, les concessions automobiles seront maintenues en rez-de-chaussée et en R+1, la partie haute des bâtiments étant occupée par des bureaux et environ 150 logements. Les autres îlots d'habitation sont constitués d'immeubles de 7 ou 8 étages et de maisons individuelles ou individuelles superposées de seulement un ou deux étages afin d'aboutir à une ville extrêmement diverse.
Enfin, au centre du quartier, le grand mail ne comporte qu'une voie de circulation (il y avait la place d'en faire six !), le reste de l'emprise étant occupé par une noue, de grands arbres, etc.

Boulogne-sur-Mer : le quartier du Chemin Vert est entièrement reconstruit

Mireille HINGREZ-CEREDA

Le Chemin Vert ressemblait à beaucoup d'autres quartiers dans la ville : un secteur rapidement reconstruit après la seconde guerre mondiale (la ville basse avait été détruite à plus de 80%) à partir de grandes barres d'immeubles, c'est à dire sans véritable structuration, sans service et quasiment sans commerce.
Notre choix a donc été de mener une politique de démolition-reconstruction, notamment sur une première tranche de travaux (800 logements sociaux avec vue sur mer) dont le nom de *Transition* indique bien qu'elle devrait se réaliser sur seulement quelques années.
Le contexte socio-économique est ici assez difficile : le Chemin Vert est classé en ZUS, et a même été qualifié ZSP récemment. C'est donc un quartier en grande souffrance et qui connaît des difficultés sociales importantes puisque sa population d'environ 11 000 habitants comporte une proportion importante de bénéficiaires du RMI.
Ces habitants étant cependant très attachés à leur quartier (cela s'est confirmé au fur et à mesure des concertations), il était hautement souhaitable de les maintenir sur place. Nous avons donc pris le parti de mener une rénovation, les nouveaux choix urbanistiques et architecturaux respectant cependant le contexte géographique et historique local, ainsi que les forts liens sociaux (le quartier ne compte pas moins d'une centaine d'associations).
La concertation avec les habitants a donc été extrêmement active, et cela dès la phase des démolitions : les familles devaient quitter des lieux où elles avaient vécu depuis parfois plusieurs générations et envers lesquels le lien affectif était fort.
Nous avons ensuite mené cette rénovation en remplaçant les grandes barres par de petits îlots aux constructions et aux volumétries totalement différentes de ce qui existait auparavant, avec l'objectif d'aboutir à des formes urbaines très proches de celles de l'habitat environnant, et même de l'ensemble de la ville. Bien sûr, les constructions préexistantes qui étaient les moins abîmées ont subi un "simple" remodelage de forme.

La mixité sociale est respectée, avec à la fois des logements individuels ou collectifs, en location ou en accession à la propriété. Des typologies variées qui permettent à tous (personnes âgées, familles nombreuses, personnes seules, familles avec enfants, jeunes couples) de trouver un logement correspondant à leurs besoins.
Nous avons également pris en compte les habitudes des usagers en permettant des déplacements courts (les écoles sont dans le quartier), en attribuant aux associations des locaux en pied d'immeubles et en aménageant des jardins familiaux à proximité. Enfin, nous avons assuré un

véritable suivi de l'appropriation des logements par leurs habitants (par exemple en les aidant à changer certaines habitudes concernant la gestion des fluides).
Côté mixité fonctionnelle, le site a retrouvé une supérette, un médecin, un laboratoire d'analyses, un café-brasserie, etc. Une salle de spectacle de 300 places et un complexe sportif (gymnase, salle de judo et salle de musculation) ont été aménagés. Nous avons bien sûr l'ambition de réimplanter une vie économique puisqu'une tour de bureaux propose des locaux tertiaires à la location.
Enfin, l'ensemble du Chemin Vert a été équipé d'un réseau de chauffage urbain par biomasse.
En conclusion, les quelques 800 logements qui ont été reconstruits sur ce quartier sont devenus si agréables à vivre que de nombreux habitants d'autres secteurs de la ville demandent à venir y habiter !

A Strasbourg, la nouvelle place d'Austerlitz : une "place manifeste" de la biodiversité

Éric CHENDEROWSKY

D'une façon générale, les urbanistes ont coutume de dire qu'il existe deux types opposés de places urbaines : **la place rêvée par les architectes est la Piazza del Campo à Sienne**, minérale et bien tenue ; et puis il y a aussi **la place rêvée par les habitants, qui porterait plutôt un grand espace vert en son centre.**
Or, en raison de l'appartenance de la ville à la tradition rhénane, la place typique de Strasbourg est aménagée au modèle de la place-jardin, à l'image de notre magnifique place de la République édifiée à l'époque allemande.
Par ailleurs, et comme beaucoup de villes-centre, Strasbourg connaît aujourd'hui une *gentrification* assez importante, avec l'arrivée de ménages plutôt jeunes qui refusent l'habitat individuel de périphérie mais assument complètement le fait d'habiter le centre ville, et sont donc très demandeurs d'espaces d'animation et de jardins de proximité pour leurs enfants.

A cinq minutes de la cathédrale, du grand projet de la presqu'île Malraux et de la place de l'Étoile se trouvait l'ancienne porte des Bouchers, emplacement autour duquel s'est constituée progressivement la place d'Austerlitz. Située à la charnière entre le tissu de la ville ancienne et les quartiers nés au début du 20ème siècle, elle s'est retrouvée au fil du temps rattrapée par le cœur de ville. Supportant ainsi les grands flux de circulation et la dépose des cars de tourisme, ses aménagements successifs étaient devenus complètement dépassés par rapport à son usage et aux attentes des habitants.
En 2008, un collectif d'habitants du voisinage est donc venu présenter à la Municipalité ses réflexions autour de l'argument suivant : « Cette place, qui est aussi vaste que la place Kléber et située dans la partie du centre-ville la plus dense et la moins pourvue en espaces verts, ne pourrait-elle pas être réaménagée ? ».
Après un an de travail des associations concernées et d'un cabinet d'architecte, un concours a été lancé pour obtenir un projet d'aménagement capable de gérer toutes les caractéristiques contradictoires du lieu : une grande place certes bien pourvue en arbres mais avec un certain désordre, la nécessité de reconquérir un site aux multiples utilisations (porte d'entrée dans le centre-ville pour les touristes venant de la place de l'Étoile, lieu de vie pour les résidents du voisinage, et lieu d'animation urbaine avec de nombreuses brasseries et terrasses dont il s'agissait bien sûr de contenir les débordements).

Le projet retenu (présenté par DIGITALEPaysage) a été très en rupture par rapport à la pratique classique de la ville-jardinet très aménagée.
Il a d'abord su mettre en valeur des arbres qui existaient préalablement, tout en inventant une végétation apparemment désorganisée mais dont le choix des espèces assure un biotope à une grande variété d'insectes et d'oiseaux. Un travail a également été effectué sur les lieux de repos avec une ambiance plus minérale, mais aussi avec des mauvaises herbes qui n'en sont pas (origan, lavande, etc.) et qui permettent à toutes les espèces de butiner. Même s'il s'agissait bien sûr d'une démarche très construite, cette présence d'herbes sauvages et d'une démarche "zéro phyto" a constitué une véritable révolution culturelle pour des Alsaciens dont le goût de l'ordre et de la propreté est bien connu.
Enfin, cette place propose des espaces très fluides, sans différenciation entre les aires de jeu et les passages. Elle permet même aux parents de surveiller leurs enfants depuis les terrasses ! C'est donc une place qui a été appropriée très vite !
En fait, elle est pour nous une sorte de "place manifeste". Adoptée aujourd'hui par la majorité des habitants, contestée par quelques-uns, elle a l'immense avantage de poser un certain nombre de repères : il sera désormais difficile de revenir à la façon ancienne d'aménager les espaces publics.

Quels atouts pour le dynamisme du Grand Paris ?

Bertrand LEMOINE

Plutôt que de passer en revue les dynamiques mises en œuvre sur des sites aux caractéristiques parfois très différentes, je voudrais développer plusieurs idées qui se retrouvent conjuguées sur tous les territoires de ce projet :

- La première est que, **pour arriver au développement multipolaire** qui est sans aucun doute le sens de l'histoire, **le Grand Paris devra absolument s'appuyer sur les dynamiques préexistantes dans certains quartiers**. Des dynamiques qui peuvent être dues à un secteur tertiaire puissant, comme celui de La Défense (170 000 emplois), ou à des pôles de recherche et développement comme celui du plateau de Saclay au Sud, ou encore d'importants centres universitaires comme à Villetaneuse au Nord, ou encore à l'expérience acquise dans le domaine de la ville durable comme à Marne-la-Vallée.

- Deuxième point important : **ce Grand Paris doit être une métropole de la connaissance**, c'est à dire une métropole dans laquelle le développement (y compris celui des quartiers neufs) ne soit pas seulement pensé en termes de nombre de logements ou de mètres carré de bureaux et d'activités économiques. Il s'agit aussi de mettre en place les moyens et les structures nécessaires à la recherche et à l'enseignement supérieur, ces deux domaines étant toujours très structurants pour une métropole de cette taille. Même si on a facilement tendance à l'oublier, il faut garder à l'esprit que le Grand Paris concentre presque un tiers (640 000 environ) de nos étudiants et 40 % de la recherche française. On peut évidemment penser que c'est trop, mais la réalité est têtue.
Bien plus que le tourisme (qui a cependant son importance puisque la capitale accueille 44 millions de touristes chaque année), ce sont en effet les activités économiques nouvelles induites par une recherche forte qui seront structurantes et porteuses d'avenir.

- Troisième sujet de réflexion sur lequel je voudrais insister : **une fraction importante de la population la plus déshéritée de France se trouve en Région Parisienne**, et est même concentrée dans certains quartiers particuliers (un tiers des Zones Urbaines Sensibles du pays se trouve ici).
Même si les grandes actions de rénovation menées par le Ministère de la Ville et par l'ANRU ont été productives en termes de transformation urbaine, de réhabilitation ou de démolition-reconstruction des bâtiments, elles se sont révélées inopérantes en matière d'intégration des quartiers défavorisés dans la communauté sociale.
La carte de la région fait ainsi nettement apparaître - et pas seulement en Seine-Saint-Denis ! - un nombre bien trop important de quartiers où un taux de chômage important et un fort communautarisme créent (ou révèlent) des problèmes latents qu'il faudra absolument résoudre si l'on veut aboutir à une communauté géographique et sociale équilibrée.
Ce n'est d'ailleurs pas une simple question d'inégalité entre les territoires mais de réintégration de ceux-ci dans la ville et dans la métropole. Aujourd'hui, moins de 200 communes (sur 1 281 !) concentrent 90 % du parc HLM de la Région Ile-de-France. Cette polarisation de la pauvreté sur certains quartiers et le grand différentiel de richesse entre les populations (les populations les plus riches comme les plus pauvres habitent le Grand Paris) sont totalement antagonistes avec l'idée d'un développement équilibré et durable de la métropole.
Si l'on constate, en particulier depuis 2002, une croissance très forte des prix de l'immobilier et du foncier (particulièrement sensible sur Paris-ville et avec un certain décentrement vers la proche banlieue ouest), les prix ont logiquement tendance à être moins élevés au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre. Ce qui n'empêche cependant pas une accentuation de la crise du logement particulièrement sensible en Ile de France (mais aussi, dans une moindre mesure, en PACA et en Rhône-Alpes), d'où des objectifs affirmés de construction de 70 000 logements neufs pas an, soit le double de la production actuelle.
Cette production ne devra donc pas être seulement en quantité suffisante pour loger des populations nouvelles (le Grand Paris accueillera environ 1 million d'habitants au cours des 20 prochaines années). Elle devra aussi répondre à des objectifs de recomposition sociale liée au vieillissement de la population, au plus grand nombre des ménages (un mariage sur deux se termine par un divorce, et chaque divorce entraîne le besoin de deux logements au lieu d'un seul), et au changement des modes de vie nécessitant de repenser l'organisation des logements. Nous sommes donc là confrontés à des enjeux quantitatifs, qualitatifs, mais également spatiaux : ce grand nombre de logements nouveaux nous donnera l'opportunité de recomposer la ville et, à cette occasion, de créer ou renforcer des

objectifs jusqu'ici assez difficiles à atteindre comme la mixité fonctionnelle. La réalisation, à Rouen, de bureaux et de logements au-dessus de concessions automobiles semble un exemple à suivre pour que cette mixité ne demeure pas un vœu pieux mais devienne une réalité, et **les importants projets de transports en commun du Grand Paris devraient sans doute participer fortement à ce grand mouvement d'intégration des quartiers les plus isolés socialement et économiquement.**

- **Cette mixité fonctionnelle ira forcément de pair avec une intensification urbaine** (le terme de densification fait toujours un peu peur), laquelle est d'ailleurs dans les projets de la plupart des grandes métropoles européennes.
Les architectes de l'Atelier International du Grand Paris avaient proposé plusieurs pistes pour aider à cette intensification et au renouvellement de la ville sur elle-même : aussi bien à partir des grands ensembles que des quartiers pavillonnaires ou des friches industrielles, à partir des délaissés, de la surélévation des immeubles, ou même de l'utilisation raisonnée de zones inondables comme Strasbourg vient de nous en présenter un très bon exemple. Les équipes de l'AIGP ont ainsi identifié et quantifié 200 km^2 de territoires dont les caractéristiques offrent de réelles possibilités de transformation et de densification.

- Pour terminer sur une note optimiste, n'oublions pas que **les grands projets emblématiques et de retentissement national constituent souvent de véritables "locomotives" pour la modernisation des villes ou des quartiers.** L'effet positif du Stade de France lors de la Coupe du Monde de football en 1998 se reproduira peut-être avec le projet de grand stade dédié au rugby. Le même effet d'entraînement se retrouvera peut-être aussi autour des Archives Nationales récemment installées à Pierrefitte-sur-Seine et de la Cité du Cinéma à Saint-Denis. Autant de réalisations (parmi d'autres) qui démontrent que tout ce territoire est aujourd'hui en mouvement et qui devraient aider à "doper" la mixité fonctionnelle du logement, de l'économie et de l'espace public.
Roland Castro avait d'ailleurs fortement argumenté pour que cette puissance symbolique de grands monuments ou de grandes institutions venant s'installer sur un territoire beaucoup plus large que le seul Paris *intra muros* soit utilisée comme un levier d'action majeur de transformation des quartiers. Pour faire en sorte que les quartiers ne voient pas seulement une juxtaposition de logements, de bureaux de commerces et d'activités séparés par des réseaux de voirie, mais que nous réussissions à réinventer partout la ville multifonctionnelle dans laquelle nous aimons vivre déjà aujourd'hui.
Ce grand mouvement, qui est un des défis majeurs du Grand Paris, est d'ailleurs un objectif partagé par d'autres grandes villes d'Europe. Quoi qu'il en soit, c'est une piste tout simplement incontournable !

Alain MAUGARD

Ce n'est certainement pas le fruit du hasard si le terme de quartier est venu très naturellement au centre de notre débat. Remarquons d'ailleurs que, dans ses travaux, *EUROPAN* utilise désormais le quartier, et non plus l'immeuble, comme unité de référence...
Cette logique nouvelle n'est d'ailleurs qu'une demi-surprise :

- D'abord, parce que **le quartier est l'échelle urbaine à partir de laquelle on peut mettre en place davantage de mixité**, ou organiser des mini-centralités dans la ville, organiser les espaces paysagers, et où l'on peut compléter et renforcer la multifonctionnalité que l'on recherche déjà dans les bâtiments.
Et, surtout, il a été très révélateur d'entendre nos élus présents ici mettre à chaque fois le quartier en perspective avec la ville. Aucun quartier n'a été présenté sans qu'il soit également question de la façon dont il est desservi par les transports en commun, et dont on l'a inscrit dans les grands choix paysagers d'ensemble. Ce qui donne d'ailleurs la limite de la démarche : si le quartier est utile comme objet de raisonnement et d'action, il ne peut jamais être considéré comme une structure urbaine indépendante de son environnement, voire vivant en autarcie administrative et sociale.

- Deuxième idée : **Une équipe municipale qui envisagerait de créer ou rénover un quartier sans adopter la forme de l'écoquartier apparaîtrait aujourd'hui comme totalement en rupture avec son époque**. Alors que avons dû longtemps nous battre pied à pied pour faire entrer la Haute Qualité Environnementale dans les idées et dans la pratique, toute opération de réaménagement urbain porte aujourd'hui son écoquartier. Soyons heureux de cette tendance vertueuse mais, pour autant, ne nous endormons pas sur nos lauriers !

Car un écoquartier ne l'est pas définitivement. Il l'est, certes, au moment de sa création, et ses caractéristiques contraintes concernant l'eau, l'énergie et les ressources présentant pour ses premiers habitants des avantages indiscutables.
Mais EUROPAN nous alerte : « A l'heure où l'on élabore des villes évolutives, ne construisez pas des écoquartiers aux caractéristiques figées ». De même pour les sociologues du CSTB : « Ce pourrait être le prochain drame urbanistique ; nous risquons d'avoir demain des écoquartiers à l'abandon comme nous avons aujourd'hui des grands ensembles à l'abandon ! ».
Soyons donc bien conscients que **les qualités d'un écoquartier sont fragiles, et qu'il doit donc être retravaillé en permanence.** Ce serait une erreur grave de s'imaginer que les résultats d'aujourd'hui sont définitivement acquis et correspondront forcément aux besoins de demain.

- Enfin, on nous a décrit des espaces urbains dont la végétation est organisée de façon quasiment plus "écologiquement efficace" qu'à la campagne. Peut-être faut-il voir là une manière de revanche de l'idée de biodiversité urbaine …
Je me souviens d'avoir été longtemps, dans les réunions professionnelles, de ceux qui devaient presque avoir honte de défendre la notion de biodiversité en ville. Et les faits nous ont donné raison : la nature en ville va aujourd'hui jusqu'à permettre la vie des abeilles sur les toits de Paris, y compris (qui l'eût cru ?) sur le Palais Garnier !
De même, il fut un temps où des écologistes intégristes nous traitaient de "bétonneurs", et où nous aurions presque dû avoir honte de construire des logements et des équipements d'infrastructures. Et puis les professions du bâtiment et du cadre de vie ont contre-attaqué, et ont trouvé des solutions, jusqu'à devenir le secteur professionnel qui a le plus réduit son empreinte économique...
N'hésitons donc pas : comme nous avons su le faire dans les autres domaines, **il nous faut aujourd'hui mener le combat de la biodiversité en ville !**

Questions et réactions de la salle, séquence 1

Régis GULLON, architecte et juriste :
« La formule du parc naturel urbain est très paradoxale puisque ce qui est urbain n'est évidemment pas naturel, et ce qui est naturel est en principe pas ou peu urbanisé... »

Éric CHENDEROWSKY
Le caractère quelque peu contradictoire de cette formule (inventée dans le cadre du Plan Vert imaginé par l'agence d'urbanisme au cours des années 1992-1996) nous a effectivement valu quelques interpellations. A un point tel, d'ailleurs, que l'équipe municipale suivante lui a préféré le terme de Coulée Verte d'Agglomération.
Qu'est-ce donc vraiment que la nature, et plus particulièrement en ville ? Une forêt gérée par l'ONF est-elle naturelle ? Une vraie nature complètement sauvage existe-t-elle vraiment encore ? Cette notion de nature est donc très relative, même à la campagne.
En réalité, la notion de PNU a un contenu multiple mais cohérent : au cœur de la ville, un espace d'assez grande ampleur et dans lequel la végétation est très choisie mais organisée de façon beaucoup moins apparente que dans les jardins publics traditionnels toujours très dessinés. L'idée est de faire cohabiter des espèces gérées de façon très peu intensive. Après tout, en aménagement urbain (minéral ou végétal) comme dans beaucoup d'autres domaines, la marche en avant nécessite toujours de gérer un certain déséquilibre permanent...

Michel CANTAL-DUPART, architecte et urbaniste :
« Beaucoup de maires du Grand Paris ont en tête "leur" quartier de la Défense. Or, qui leur dit que ce n'est pas souhaitable ?
Ne serait-il pas meilleur que chaque stratégie territoriale s'attache à mettre en place une "ville Tintin de 7 à 77 ans", où les enfants pourraient circuler seuls dans la rue et où les aînés ne seraient pas écartés du centre-ville sous prétexte de recherche d'un plus grand calme ? »

Alain MAUGARD
Beaucoup de ce qui a été dit aujourd'hui va dans le sens de votre remarque : **quand on commence à travailler la ville en donnant plus d'importance aux modes de vie qu'aux formes urbaines, l'évolution se fait sans aucun doute dans la bonne direction.**
Nos élus intervenants ont d'ailleurs démontré que leur démarche était identique concernant adaptation des espaces publics à l'évolution des usages qui en sont faits. Pourquoi un espace public aurait-il une

fonction figée dans le temps ? Après tout, n'a-t-il pas pour rôle de rendre un "service public" à des citoyens qui ne seront pas toujours les mêmes, ou dont la famille va s'agrandir, ou qui vont vieillir, etc. ?
Par exemple, on nous a montré une place d'Austerlitz utilisée à la fois par des terrasses, des passants, des enfants à trottinette, etc., ce qui nous amène à l'idée du partage de l'espace commun. Une idée qui avait déjà commencé à prendre forme avec la suppression des trottoirs, laquelle n'a d'ailleurs pas, semble-t-il, été source d'accidents supplémentaires : malgré l'absence d'une codification ou d'une normalisation venue d'en haut : ce sont les citoyens eux-mêmes qui ont inventé spontanément un *modus vivendi* adapté à leurs besoins d'usagers de la voie publique.
Une autre piste serait enfin celle de l'évolution de l'espace public dans le temps (dans la journée, la semaine, etc.). ne voyons-nous pas déjà, les matins de week-end, certaines rues devenir marchés ?
Comme on le voit, dès qu'on le regarde à travers le prisme des modes de vie, l'espace public change volontiers de forme et de couleur !

Bertrand LEMOINE

Vous avez d'autant plus raison **d'aborder le problème posé par le vieillissement de la population que nous ne sommes qu'au début du phénomène**. Nous gagnons un trimestre d'espérance de vie chaque année. Considérée individuellement, la tendance est heureuse. Mais à l'échelle de la communauté humaine, cela signifie que, dans une ou deux décennies (c'est à dire le temps de la réalisation des projets dont nous voyons aujourd'hui les images), la structure de la population aura déjà changé très significativement.
Il nous faut donc penser cette évolution non seulement en termes d'espaces publics et de ville, mais sans doute aussi en termes de mixité dans la typologie des logements. Y compris, d'ailleurs, en remettant en question la distinction très tranchée que nous faisons aujourd'hui entre logements destinés aux jeunes, aux familles, aux personnes âgées, etc.
Nous serons sans doute conduits à mettre en place des formules permettant de **renforcer la mixité générationnelle dans le parc de logements**. Peut-être même, comme Beatriz Ramo l'avait proposé dans le cadre du Grand Paris, faudra-t-il réinventer (avec, certes, des formes nouvelles) la cohabitation intergénérationnelle à l'intérieur de la même unité d'habitation. Après tout : au cinéma, dans les transports, au restaurant, au café, etc., ne partageons-nous pas déjà beaucoup de choses dans notre vie de tous les jours ? Alors, pourquoi (sans qu'il soit pour autant question d'aboutir à des "logements communautaires") ne pas partager certaines fonctions ou certains espaces de ces logements pour les rendre véritablement transgénérationnels, tout en réservant évidemment la part d'intimité indispensable ? Peut-être y aura-t-il là une forme de réponse à l'importante transformation de la structure de population.
Car le phénomène n'est d'ailleurs pas propre à la France : il sera encore plus important en Allemagne, encore bien pire en Russie. Concernant la Chine, dont le gouvernement vient de réformer la politique de régulation des naissances, nous pouvons penser que ce changement mettra une ou deux décennies à produire ses effets.
En fait, pour rejoindre ce qui vient d'être dit, nous ne sommes qu'au début d'un problème de vieillissement, lequel posera lui-même la question d'adaptation de la ville à des modes de vie qui évoluent avec l'âge.

LA VILLE DE DEMAIN : QUEL EQUILIBRE AVEC LE TERRITOIRE ?

A Strasbourg : une ville-centre au service de toute l'agglomération

Éric CHENDEROWSKY

Il ne serait pas raisonnable d'envisager une multicentralité pour une agglomération de "seulement" 500 000 habitants. Nous travaillons plutôt à faire de Strasbourg une ville dont le centre trouve une dimension à l'échelle du million d'habitants de la métropole (25 km autour de la ville) et à reconnecter ce cœur de ville à l'ensemble du territoire par un réseau de transports en commun performants. Le tramway peut d'ailleurs être considéré comme le deuxième instrument de centralité de l'agglomération puisqu'il va bientôt reconnecter un ensemble de communes moyennes dont la plus importante ne dépasse guère les 30 000 habitants.
Je pense donc que parler de multicentralité n'a vraiment de sens que lorsqu'on raisonne sur une agglomération de taille du million d'habitants. Notre modèle est plutôt celui d'un centre dont les effets bénéfiques (trame verte, réseau de transports) se diffusent le plus loin possible dans l'agglomération.

Par exemple, l'ambition de la trame verte est de passer d'une succession d'espaces verts qui séparaient autrefois les différents quartiers à un espace unique et continu qui les reliera tous, aussi bien les plus défavorisés de la périphérie que les plus valorisés du centre ville.
En d'autres termes, notre ambition est de faire en sorte que ce qui "fait valeur" à Strasbourg ne soit pas seulement une vue privilégiée sur la cathédrale ou une desserte par le tramway, mais également la proximité d'un espace de loisirs (dans une société, ne l'oublions jamais, où beaucoup d'enfants ne disposent, pour passer leurs vacances d'été, que des espaces verts de proximité...).

A Boulogne-sur-Mer : entretenir la relation intergénérationnelle

Mireille HINGREZ-CEREDA

Le "Boulogne-sur-Mer de demain" s'élabore évidemment au travers du Schéma de Cohérence Territoriale et du PLU intercommunal actuellement en cours de discussion.
Enserrée entre plusieurs autres communes, notre ville n'offre que peu de possibilités de développement du foncier. Elle concentre donc également les équipements de l'agglomération (théâtre, cinéma, équipements sportifs, etc.).
Comme je l'ai déjà souligné, nous sommes confrontés au grand challenge de la reconstruction de la ville sur la ville, indispensable en raison de la rareté du foncier disponible et du grand besoin en logements (plus de 2 000 foyers en attente d'un logement sur la ville de Boulogne). Nous nous efforçons donc de mettre en place des logements adaptés aux jeunes célibataires, aux familles avec enfants, et des logements spécialement aménagés pour le meilleur confort de vie des personnes âgées. Une véritable relation intergénérationnelle peut ainsi être entretenue au sein de chaque îlot d'habitation.
Nous supportons également d'importants flux de circulation automobile en provenance et en direction du reste de l'agglomération, et le centre-ville s'en trouve souvent complètement congestionné. Nous travaillons donc activement sur les mobilités douces et les transports urbains.
La préservation des ressources est enfin un sujet de fond. La récupération de la chaleur produite par la station d'épuration des eaux nous permet d'alimenter deux réseaux de chaleur au nord et au sud de la ville et, côté mer, nous veillons depuis longtemps à la récupération et au traitement de l'eau ayant servi au nettoyage de la zone portuaire. Mais, surtout nous travaillons fortement, en partenariat avec le centre IFREMER implanté sur notre ville, à faire des énergies marines (éolien marin, énergie marémotrice) un pôle de développement majeur au cours des prochaines années.

A Rouen : s'appuyer sur un PLU très volontariste !

Yvan ROBERT

Concernant la centralité, notre champ d'action est celui de l'ensemble de la zone urbanisée (environ 450 000 habitants sur les 500 000 habitants de la grande agglomération), avec comme objectif d'**élargir la dimension et le rôle du centre-ville.**
La réussite majeure de ces 20 dernières années (qui a sans doute complètement changé la physionomie de la ville) a été la création du réseau de transports en commun en site propre : deux lignes de tramway et trois lignes de bus à haut niveau de service sont déjà opérationnelles, et nous avons deux autres projets de BHNS dans nos cartons pour le cœur de ville.
La deuxième réussite est celle de la **progression de la mixité des logements dans tous ses dimensions** (sociale, fonctionnelle, générationnelle).
Au point de vue de la mixité sociale, Rouen compte aujourd'hui 25 % de logements sociaux (nous ne sommes donc pas concernés par la loi SRU). Cependant, ces derniers étant trop inégalement répartis selon les quartiers (de 2 % à 100 %), nous avons introduit une règle nouvelle : tout permis de construire concernant un programme de 4 logements ou plus doit comprendre un quart de logements sociaux. Cette mesure, qui change petit à petit la physionomie de toute la ville, est admise volontiers par tous les acteurs du logement puisque nous voyons aujourd'hui les bailleurs acheter en VEFA ces logements sociaux aux promoteurs. En revanche, dans des quartiers jusqu'alors constitués exclusivement de logements sociaux, il est plus difficile de commercialiser des programmes en accession à la propriété, si ce n'est auprès de familles qui habitaient déjà sur place.
Autre mesure importante désormais inscrite dans le PLU : le respect d'une certaine typologie de logements à l'intérieur de chaque programme nouveau. Nous avions en effet constaté, depuis une dizaine d'années, que ces programmes étaient constitués pour moitié de T1 et T2. Désormais, ces petits logements ne doivent plus dépasser la proportion de 25 %, et le programme doit comprendre au moins 25 % de T4 et +.

Toujours à propos du PLU : celui-ci impose désormais que les programmes nouveaux doivent être édifiés de préférence à proximité des stations de transport en commun en site propre (tramway, BHNS, train).
Dans un autre domaine, j'ai déjà évoqué **notre volonté de maintenir emplois et logements sur place.** Ainsi, à *La Luciline*, un premier chef d'entreprise s'est associé à un promoteur pour reconstruire sa concession automobile en créant des logements (sociaux et en accession) en étages au-dessus de son bâtiment d'exploitation, évidemment en mettant en œuvre les techniques d'isolation les plus actuelles entre les deux usages. Une opération qui permettra de maintenir à cet endroit plusieurs centaines d'emplois qu'il aurait été dommage de déplacer hors de la ville.
Et pour terminer sur le chapitre énergétique, signalons que le quartier de *La Luciline* est réchauffé ou refroidi (selon les besoins) par un réseau de géothermie à partir d'une nappe phréatique dont la température est constante à 14 °C.

Grand Paris : des enjeux à l'échelle de 10, ou 12, ou même 30 millions d'habitants...

Bertrand LEMOINE

Une carte des transports parisiens est très révélatrice de deux tendances : d'une part, avec ses 300 stations et ses 14 lignes de métro, le réseau de transports de la capitale est hypertrophié ; d'autre part, presque toutes les lignes de RER convergent comme autant de rayons vers la station Châtelet-Les Halles. Si cette structuration des transports publics est héritée de l'histoire, il s'agit aussi d'une histoire récente puisque le RER, organisé dans les années '60, n'a fait que renforcer ce schéma de concentration extrême.

Il est vrai que Paris *intra-muros*, avec ses 2 200 000 habitants (il y en avait tout de même 3 millions entre 1914 et 1960) concentre énormément de structures de première importance : institutions gouvernementales et administratives, activités culturelles, de rayonnement et d'emplois (un tiers des emplois du Grand Paris).
Mais nous nous rendons compte aujourd'hui que ce schéma hérité de l'histoire n'est plus adapté : **une grande métropole de 10 millions d'habitants ne peut plus vivre avec cette polarisation extrême des centres de décision**, avec cette alternance de migrations quotidiennes de et vers la ville-centre, etc. **Elle doit donc se trouver un modèle de développement urbain et économique multipolaire**.
Certaines infrastructures déjà existantes vont sans doute y aider : le déploiement (plutôt en rocades) de nouveaux moyens de transports publics, les 72 nouvelles gares du réseau du Grand Paris qui vont venir s'ajouter aux quelques 445 gares actuelles, etc.
A ce propos, il est intéressant de se souvenir que, lors de la consultation initiale, le groupe Descartes avait proposé de donner du Grand Paris une image mentale différente de celle communément admise. Pour cette équipe, les 8 millions d'habitants de périphérie ne peuvent être dissociés des 2 millions d'habitants de la capitale. Soit donc une population totale de 10 millions de personnes qui représente l'équivalent d'une vingtaine de villes de 500 000 habitants. Or, nous savons bien qu'une ville de 500 000 habitants est assez importante pour avoir son identité, son histoire, ses services, sa vie économique, etc.

De telles unités d'environ 500 000 habitants sont d'ailleurs déjà en cours de constitution, avec deux dynamiques particulièrement remarquables :
- D'abord, **une tendance au regroupement des communes**, aussi bien dans la périphérie que dans les zones plus denses. Aujourd'hui, 80 % du territoire est organisé sous la forme de communautés d'agglomérations ou de communautés de communes, ce qui était loin d'être le cas il y a une dizaine d'années.
- La deuxième dynamique est celle des **Contrats de Développement Territorial signés entre l'État et les communes** (à condition que celles-ci soient dotées d'une nouvelle gare ou soient limitrophes d'une commune qui en a une). Une douzaine de ces CDT ont déjà été signés, et une dizaine d'autres sont en cours de négociation. Bien que fondée sur une géographie différente de celle des communautés d'agglomération, la démarche est intéressante en ce qu'elle démontre la même volonté d'agir à un échelon plus vaste que la commune.
Et si nous regardons une carte des communautés de communes ou d'agglomérations et des collectivités liées par un Contrat de Développement Territorial, nous voyons se dessiner une géographie administrative bien différente de la mosaïque dans laquelle nous vivons encore aujourd'hui : une région Ile-de-France, 8 départements, 1281 communes dont la plus importante est de 2 200 000 habitants et la plus petite... 24 habitants !

Nous sommes tous conscients que l'échelle communale a l'immense avantage de maintenir la proximité entre les élus et leurs administrés. Mais en face des disparités entre les toutes petites communes (héritées parfois des paroisses de l'Ancien Régime) et les enjeux de la métropole, il n'est pas douteux qu'une réforme est nécessaire !

Afin de simplifier ce fameux mille-feuille administratif, la loi qui est en cours de navette parlementaire prévoit donc la création d'une "Métropole de Paris" élargie, regroupant la ville-centre et les trois départements de la petite couronne, soit 6 600 000 habitants.
Ce schéma sera vraisemblablement adopté, cependant, beaucoup des élus concernés (du centre comme de la périphérie) ont exprimé certaines réserves lors du récent Congrès des Maires de France.

Projet de "Métropole de Paris"

Il s'agit donc d'une première avancée, mais qui ne résoudra pas l'ensemble de la question.
D'abord, en étudiant les déplacements domicile-travail de la population, plusieurs équipes d'architectes-urbanistes (dont celle de Christian Devillers) ont démontré que ces bassins de vie ne se superposent pas forcément avec les découpages administratifs. Il faudra donc sans doute prendre en compte cette réalité vécue par les populations pour aboutir à une géographie administrative et politique plus conforme à la réalité.

Mais, surtout, ce texte législatif mériterait d'être amendé dans trois domaines :
- Le premier point de difficulté est que la *Métropole de Paris* qu'il entend mettre en place est manifestement sous-dimensionnée. Avec 6 600 000 habitants, cette Métropole ne représente qu'une partie d'une unité urbaine de 10 millions d'habitants, elle-même dans une région de 12 millions d'habitants, le tout dans une aire métropolitaine plus large encore (30 millions d'habitants puisque le Bassin Parisien s'étend jusqu'à Rouen, et même au-delà).
Donc, même en restant à l'échelle de l'unité urbaine de 10 millions d'habitants, la Métropole de Paris laissera de côté 3,4 millions d'habitants de sa périphérie, ce qui ne manquera pas de créer des difficultés qui mettront sans doute un certain temps à se régler...
- Deuxième problème : cette Métropole de Paris fera disparaître des intercommunalités dont la mise en place a pris une dizaine d'années et qui sont désormais bien organisées à l'image des trois plus grandes (*Plaine Commune*, *Est Ensemble*, *Grand Paris Seine-Ouest*) qui comptent chacune de 300 000 à 400 000 habitants. Au surplus, ces intercommunalités ont un poids politique très fort et constituent des territoires de projets et d'actions d'une dimension non négligeable (à titre indicatif, une intercommunalité de 400 000 habitants est de taille similaire à l'ensemble de la métropole grenobloise). Nous sommes donc en présence d'entités à l'échelle de véritables grandes villes et que la nouvelle loi prétend faire disparaître. Peut-être verrons-nous demain la création de Conseils de Territoires, mais alors pourquoi défaire aujourd'hui ce que l'on sera sans doute amené à recréer dans quelques années ?
- Troisième inconvénient : bien que représentant environ le tiers de la nouvelle métropole, Paris continuera à exister et à être géré de manière totalement indépendante, d'où un déséquilibre évident.

Des pistes possibles, au prix d'une volonté politique...

Il faudra donc bien un jour, se fixer comme perspective l'élargissement de la Métropole à toute la l'Unité Urbaine. Quitte, d'ailleurs, à ce que certaines villes nouvelles (comme Cergy-Pontoise, Évry,, Sénart, Marne-la-Vallée) qui ont leur propre dynamique et encore un fort potentiel, constituent autant de pôles indépendants. Compte tenu de la règle de l'unité urbaine, un élargissement à au moins 9 millions d'habitants ne serait pas déraisonnable. On pourrait y créer une trentaine d'arrondissements de 300/350 000 habitants, chacun ayant à sa tête un maire et un conseil municipal élu, dotés de vrais pouvoirs.
Dans le même élan, pourquoi ne pas imaginer également de regrouper les arrondissements parisiens actuels ? Avec à peine plus de 17 000 habitants, le 1er arrondissement n'est sûrement pas à l'échelle des enjeux, même dans le périmètre actuel de la Métropole. On pourrait facilement organiser la capitale en 7 arrondissements de 300 000 habitants chacun.
Ainsi, peut-être, pourrions-nous aboutir à une perspective de Métropole véritablement multipolaire, dont la démocratie locale serait fondée sur une représentativité directement élue, mais dont les enjeux stratégiques (développement économique, péréquation, etc.) seraient traités au niveau global.

EN CONCLUSION

Gestion des ressources, consommation : la ville ne change pas seulement de forme, elle change aussi de mode de vie

Alain MAUGARD

Je ne me risquerai pas à tenter une conclusion sur ce dernier sujet de la "ville de demain", tant le sujet est ouvert. Les enjeux qui s'offrent à des villes aux personnalités aussi différentes que Strasbourg, Rouen et Boulogne d'une part, et à une communauté urbaine aussi vaste que le Grand Paris d'autre part, trouveront leur réponse hors de toute vérité universelle. Il convient donc de respecter cette diversité d'objectifs... et de moyens.

Ce qui ne nous empêchera pas, encore une fois, de relever une tendance évoquée ce soir à de multiples reprises : l'existence d'un véritable potentiel économique de la ville au profit du territoire.
- D'abord concernant **l'énergie** : toutes ces pistes visant à produire celle-ci à l'échelle du bâtiment, du quartier, de la ville (y compris la ville "zéro énergie ") et du territoire sont forcément intéressantes ; d'autant plus que les moyens évoqués sont assez différents selon les caractéristiques géographiques et climatiques de chaque cité.
- La question de **l'eau** est assez analogue : à coté des villes qui n'ont pas le problème particulier existent des territoires où la gestion de l'eau potable est de plus en plus délicate, ce qui oblige à inventer des modes de consommation optimisés, et à mettre en œuvre sur place des solutions de production et de recyclage.
- De même concernant certaines **ressources locales, en particulier alimentaires**. Dans certains territoires, les cultures destinées à être consommées sur place ont été abandonnées au profit de cultures destinées à la commercialisation ; à l'inverse, nos cités occidentales sont devenues complètement dépendantes de l'extérieur pour leur alimentation, d'où ce mouvement naissant de retour à une certaine agriculture de proximité.

Cette idée de l'autosuffisance économique mise en œuvre au niveau local mérite donc d'être développée. Rendre la ville productrice et non plus seulement consommatrice (ce que l'on pourrait appeler son "intensification économique") aurait d'ailleurs l'avantage supplémentaire de recréer de l'emploi local et de faire un peu reculer l'excès de mondialisation.
Or, l'échelle de la ville paraît d'autant plus adaptée à cette recréation d'une économie au niveau du territoire que certains "signaux faibles" sont annonciateurs de profonds changements de nos comportement sociaux.
Par exemple, nous sommes de plus en plus familiers de la location (plutôt que de la possession) et de l'échange, voire du partage. Favorisée par la communication numérique, toute une vie de services mutuels (auto-partage, covoiturage, etc.) se met ainsi en place à côté de l'économie traditionnelle. Qui aurait cru cela il y a seulement 10 ans ? Cette nouvelle forme d'économie fondée sur l'échange n'est, en vérité, pas forcément surprenante : n'est-elle pas le prolongement de l'idée qui a présidé à la création des premières villes, avant même la naissance du commerce, c'est à dire des échanges monétaires de ville à ville ?

Et comment ne pas terminer notre réunion sur le difficile sujet de la transition énergétique qui fait tant débat aujourd'hui ? Il est sans doute difficile de déterminer ce que renfermera vraiment ce concept au cours des prochaines années, mais une idée me paraît incontournable : **il faudra donner aux villes et aux territoires le pouvoir de produire de l'énergie et de la mettre à la disposition des consommateurs.** La production et la distribution de l'énergie ne pourront plus être des monopoles d'entreprises centralisées, mais devront être gérées (que ce soit en régie ou en concession) à l'échelon le plus décentralisé possible, le plus proche possible du lieu de consommation.
En d'autres termes, **l'autonomie énergétique se construira par une production locale au profit de la consommation locale.**