



2^{ème} Edition EXPO les Villes en mouvement – vers une ville en mutation
Débat du 26 juin 2012 – Centre d'Information sur l'Urbanisme - RENNES

RENNES LA FABRIQUE D'UNE METROPOLE DU XXIEME SIECLE

En présence de

- **Emmanuel COUET**, Vice-Président de Rennes-Métropole, Délégué à l'Aménagement, Président de la Commission Aménagement et Habitat ;
- **Frédéric BOURCIER**, Adjoint au Maire de Rennes, Délégué à l'Urbanisme et à l'Aménagement ;

Avec la participation de

- **Christian DEVILLERS**, Architecte-Urbaniste (Projets Urbains Devillers Associés) ;
- **Louis-Michel NOURRY**, Historien spécialiste des Jardins et du Paysage.

Débat animé par

Hedwige de PENFENTENYO, Directeur-Fondateur de Fimbacte.

RENNES : UNE GESTION DE LA VILLE APPUYEE SUR DES OBJECTIFS

Frédéric BOURCIER

Merci à Fimbacte d'avoir organisé cette exposition et la réunion qui la complète si bien. Cet événement qui nous donne d'ailleurs l'occasion de saluer notre ami Bertrand Guidon qui nous accueille aujourd'hui pour la dernière fois.

Je vous propose aujourd'hui de dresser un panorama d'ensemble de la ville-centre et de son agglomération puisque le projet urbain rennais s'intègre aujourd'hui dans le projet communautaire et même, au-delà, dans la vision qui porte le SCOT.

A l'intérieur de la rocade, deux ambitions importantes

Il s'agit d'abord d'élargir le centre ville. Ce noyau urbain de cette agglomération de plus de 400 000 habitants est en effet très ramassé sur lui-même alors qu'il assure beaucoup de fonctions urbaines (premier centre commercial de la Région Ouest, siège des fonctions institutionnelles, etc.), y compris d'ailleurs une dimension festive, même si cette dernière est parfois contestée.

Tous **nos grands projets** participent de cette volonté d'élargir ce cœur d'agglomération dans le cadre de notre politique de mise en place d'une véritable "ville-archipel" :

- **Au Nord**, le site du Couvent des Jacobins accueillera le projet du Centre de Congrès ; un peu plus loin, le site de l'Hôtel-Dieu a également vocation à évoluer au cours des prochaines années ; enfin les Prairies Saint-Martin deviendront le futur parc urbain naturel de la ville.

- **Vers l'Ouest**, dans le prolongement des travaux effectués dans le quartier République et sur les quais, la place de Bretagne et le mail François Mitterrand seront profondément transformés pour s'intégrer dans le grand projet d'axe Est-Ouest porté par la Communauté d'Agglomération.

- **Au Sud** sont également programmés de nombreux projets autour de la transformation de l'esplanade Charles de Gaulle, le projet urbain EuroRennes et, au-delà, quasiment aux portes de Nantes, le projet de l'axe Alma-Fréville.

- **Vers l'Est** seront menées les transformations du bâtiment Pasteur ainsi que du Palais Saint-Georges qui a vocation à accueillir un hôtel haut de gamme pour répondre aux besoins créés par le Centre de Congrès.

- Enfin, un peu plus loin, **l'axe Est-Ouest** a donné lieu au réaménagement des quais au-dessus de la Vilaine et à la ZAC Baud-Chardonnet. Cette dernière constitue d'ailleurs un projet urbain important puisqu'il est possible, depuis cet espace, de rejoindre directement le centre-ville grâce à l'axe Est-Ouest et à l'axe des gares.

Notre deuxième objectif important est d'entamer une mutation de nos quartiers d'habitat social en périphérie de ville. Alors que le logement social a été très longtemps localisé au centre-ville, il s'agit aujourd'hui d'organiser la mixité urbaine dans les autres quartiers : Maurepas, le Gast, Bréquigny-Cleunay, Villejean, et le Blossne. Elus et administrés ont ici une certaine révolution culturelle à effectuer puisque ces quartiers, longtemps considérés comme trop excentrés, sont aujourd'hui desservis (comme la Cité Universitaire) par la première ligne de métro. Ils le seront aussi bientôt par une deuxième ligne, et plus facilement accessibles par le grand axe routier de circulation Est-Ouest.

Objectif : qualité de la vie !

Il s'agit d'abord de **faire entrer davantage la nature dans la ville**, et plusieurs projets vont en ce sens : le projet des Prairies Saint-Martin, la transformation du mail François Mitterrand, le parc en réseau sur le Blossne, l'axe Fréville entre l'Hôtel d'Agglomération et le quartier des Portes-de-Nantes, la place de Bretagne, etc. Cette volonté de limiter les espaces de stationnement automobile au profit de la création d'espaces à vivre est, bien sûr, commune à beaucoup d'élus locaux, mais notre cœur de ville est extrêmement fréquenté et mérite donc une action particulière en ce sens.

TROIS GRANDS PROJETS POUR L'AGGLOMERATION

Emmanuel COUET

Comme toutes les agglomérations de la Région Ouest, **Rennes Métropole est une agglomération en croissance**, aussi bien **du point de vue économique**, malgré la crise et les difficultés de ces dernières années, que **démographique avec 4 000 habitants de plus chaque année**. Mais ne nous plaignons pas : tous les acteurs de l'aménagement ou de la construction qui sont ici savent bien qu'il est tout de même même plus facile et plus gratifiant de gérer le développement plutôt que le déclin d'un territoire.

Un trait dominant commun : la maîtrise publique du foncier

Ce développement n'est d'ailleurs pas le fruit du hasard. En particulier, notre ville et son agglomération sont réputées pour leur forte maîtrise publique de l'acte d'aménager. **Penser la ville, anticiper, faire des réserves foncières, lancer des opérations publiques d'aménagement** : Il existe ici une tradition qu'on a longtemps appelé le "modèle rennais". Même si ce modèle mériterait sans doute d'être actualisé, il a pour effet principal que les relations entre collectivités publiques et acteurs privés, bien que situées dans le cadre strict de cette forte maîtrise publique, sont tout à fait excellentes.

Ainsi, Rennes Métropole et la Ville de Rennes travaillent ensemble, aussi bien sur l'aménagement de la ville-centre que sur celui de la périphérie puisque la cité ne peut évidemment pas ignorer ce qui se passe à ses portes et inversement. Il en résulte que Rennes Métropole a compétence pour traiter de toutes les grandes questions : habitat, foncier, aménagement économique, transports collectifs, etc.

Il s'agit sans doute là d'un mouvement à la fois souhaitable et inéluctable, car les réflexions sur l'aménagement et sur les questions environnementales ne peuvent, le plus souvent, s'appréhender vraiment qu'à une certaine échelle.

Concrètement, les 3 grandes opérations de compétence communautaire sont aujourd'hui La Courrouze (depuis une huitaine d'années), Euro Rennes (depuis 4 ans) et ViaSilva plus récemment.

Le projet de La Courrouze : sous le signe de la sobriété

Il s'agit d'une opération d'une centaine d'hectares concernant un "morceau" de ville jusqu'alors relativement inconnu des Rennais car constitué d'emprises industrielles et militaires ceintées de murs. Le Ministère de la Défense ayant décidé d'ouvrir le site, la Ville de Rennes a entrepris, en accord avec celle de Saint-Jacques-de-la-Lande, de lancer cette grande opération d'aménagement urbain visant à occuper ces friches et (ce qui à l'époque était assez innovant) à mettre l'exigence de sobriété au cœur du projet.

Bernardo SECCHI et Paola VIGANO sont les urbanistes de cette opération depuis bientôt 10 ans. Ils nous ont donc proposé de ne pas suivre une démarche classique d'aménagement, mais plutôt de **ménager le territoire existant, d'en révéler les qualités** (y compris paysagères) et de venir, dans un modèle qui était assez peu courant dans l'agglomération, **installer des îlots de densité au milieu du**

paysage déjà constitué. Une approche qui a séduit les élus, et grâce à laquelle nous avons aujourd'hui une opération véritablement d'exemplaire, qui fait référence au plan national, et qui par son écriture urbaine tranche beaucoup avec ce qui a été fait jusqu'à présent à Rennes et dans son agglomération.

Le projet EuroRennes : pour profiter pleinement de "l'effet LGV"

Le contenu du projet est ici très différent car mené selon **une approche très liée aux questions de transports collectifs**, en accompagnement du prolongement de la Ligne à Grande Vitesse grâce à laquelle Rennes ne sera plus qu'à 1 h 24 mn de la capitale.

Notre volonté de saisir cette chance offerte par la grande vitesse oblige à résoudre d'abord toutes les problématiques de transports collectifs au sens strict : **projets d'une nouvelle gare et d'un pôle d'échanges multimodal, gestion de l'augmentation du nombre de voyageurs, organisation des échanges entre les différents modes de transports, etc.** Ensuite, en s'appuyant sur les nouvelles infrastructures ainsi créées, il s'agit de lancer et développer une grande opération urbaine.

L'idée n'est pas de construire un quartier d'affaires (les limites du modèle sont aujourd'hui bien connues !) mais **d'installer sur le site un véritable "morceau de ville" avec tout ce que cela implique en termes de diversité et de mixité des fonctions urbaines** (activité économique à dominante tertiaire, commerce, équipements et habitat), **mais aussi avec un soin particulier apporté au traitement des espaces publics** qui est au cœur de notre projet et sur lequel nous reviendrons.

Tous ces chantiers du projet EuroRennes, de l'extension du centre de Rennes vers le Sud, et du Couvent des Jacobins (futur Centre de Congrès) au Nord illustrent bien notre volonté d'étendre un centre-ville dont la première caractéristique actuelle est d'abriter un grand nombre de fonctions de centralité sur un territoire extrêmement limité.

Le projet ViaSilva

L'achèvement de la rocade avait eu pour effet de littéralement "enfermer" 500 à 600 hectares situés à 90 % sur Cesson, et le reste sur Rennes et Thorigné. Ces emprises étaient alors occupées par une activité agricole, mais elles nous ont cependant permis de développer une réflexion d'aménagement – sans doute de manière moins contrainte que dans le cadre d'un renouvellement urbain – et de nous projeter à cette occasion sur ce que sera la ville écologique dans deux ou trois décennies.

Notre ambition a été de pousser le plus loin possible toutes les exigences du développement durable. Après une grande étude de définition, des équipes d'urbanistes reconnus au plan national et européen ont concouru. Le choix des trois communes et de Rennes-Métropole s'est alors porté sur **Christian DEVILLERS et son équipe qui avaient su imaginer ce qui constituera, dans 20 ou 30 ans, un deuxième centre pour l'agglomération.**

Les décennies à venir ne connaîtront sans doute pas d'opérations portées par un tel niveau d'ambition : 40 000 nouveaux habitants, 25 000 nouveaux emplois (et même 40 000 si on compte ceux qui sont déjà sur le secteur, notamment sur la technopole).

Voilà qui prouve bien que notre territoire (ville plus agglomération) a une vraie capacité à se projeter, à voir loin, à penser des opérations ambitieuses. Conformément au slogan qui préside aux réunions organisées par Fimbacte, l'idée de ville porte en elle-même celle de mouvement permanent. A contrario, l'immobilisme conduit au déclin et nous connaissons tous des villes qui, en raison du manque d'esprit d'anticipation de leurs élus, sont entrées sur la mauvaise pente.

Notre ville de Rennes, par sa capacité à se projeter sur le long terme, à être dans le renouvellement permanent, à se questionner en permanence sur sa manière de faire, tient absolument à garder cette longueur d'avance qui a fait sa réussite.

SOLS ET PAYSAGES : CINQ ELEMENTS FORTS D'IDENTITE

Louis-Michel NOURRY

La politique d'aménagement de la ville de Rennes est menée dans le respect de quatre images essentielles :

- La première (et il s'agit d'une particularité du lieu) est celle de **l'enclos**. Ce besoin de matérialiser son territoire par une enceinte existe ici depuis le Moyen Age, et la ville a même renforcé, depuis les

années 1960-70, cette spécificité avec la construction de sa rocade. Cette notion d'enclos permet de "lire" la ville, mais elle conforte aussi le sentiment d'appartenance des Rennais à leur territoire, et sans doute aussi à un certain désir de proximité avec la nature.

Ce qui n'empêche d'ailleurs pas que le territoire est très ouvert, sans frontières géomorphologiques, ni deuxième ou troisième rocade. Il s'agit là d'une heureuse circonstance pour la constitution et la vie de Rennes Métropole car ses communes qui vivent dans **un espace de liberté spatiale** peuvent adhérer au processus d'agglomération sans subir une forme de tutelle physique ou politique qu'elles n'auraient sans doute pas admise.

- Deuxième idée : la politique de l'espace s'accomplit ici selon une **métamorphose souple**. Il n'y a jamais à Rennes de rupture politique abrupte, mais une évolution dans la continuité même si, en 1977, une municipalité de gauche a succédé à une municipalité de centre-droit. Le schéma d'aménagement établi par l'ancienne équipe n'a pas été bouleversé pour autant, même si de nouvelles orientations sont venues s'y greffer, comme la ZAC des Longs Champs qui a illustré la proposition d'une nouvelle identité de lotissements dans la ville.

Cette notion de métamorphose souple a assuré à la ville **une évolution sans rupture**, d'autant plus que nous n'avons pas connu ici un phénomène trop fréquent dans bien des villes de France : la guerre du foncier. Nous savons tous ici que le foncier est le véritable enjeu de toute politique de l'espace. C'est pourquoi Rennes mène depuis des décennies une politique foncière porte les projets urbains, y compris pour les communes de la périphérie.

A la création de Rennes Métropole, certaines communes avaient très peur de perdre leur autonomie de décision, et de voir la ville-centre s'emparer de l'identité même de la politique communale. Or, il n'en a rien été : **aujourd'hui, les quelques 36 communes qui entourent la ville-centre n'ont subi ni enfermement physique ni domination politique et leur évolution s'est, elle aussi, réalisée sans rupture** : en fait, tout en bénéficiant des services techniques et économiques ainsi que du réseau de transports extrêmement efficace de la métropole, elles ont conservé leur pouvoir de décision.

- Rennes a une troisième caractéristique forte : le **désir de nature** exprimé par sa population. Les citoyens ont cette particularité de souhaiter à la fois **une nature de proximité** (comme le parc du Thabor, 10 hectares au cœur de la ville, un des plus beaux jardins publics de France, voire d'Europe), **mais aussi la présence de la nature dans l'environnement urbain**. Il s'agit alors d'une nature à grande échelle comme le parc de La Prévalaye ou le Parc des Bois avec ses trois plans d'eau et ses 100 hectares.

Si le concept de nature s'exprime ainsi à différentes échelles dans la ville, il se traduit également par une certaine conservation identitaire. Par exemple, dans une ZAC, un verger a été conservé, quasiment élevé au rang de patrimoine, ouvert à la cueillette et à la déambulation.

Les élus revendiquent cette idée de nature dans leurs choix d'aménagement, un des moyens de cultiver le sentiment d'appartenance à une ville douce. Par exemple, le lancement du projet de la ZAC de Beauregard, au cours des années 90, a donné lieu à une véritable innovation puisque des architectes paysagistes ont été associés aux urbanistes, et cela très en amont du processus de décision d'opérations d'urbanisme. L'agence lyonnaise HYL a alors dessiné un parc contemporain et les aménagements (dont 6 000 logements aujourd'hui en cours de construction) se réalisent tout naturellement autour de ce parc qui a vocation à devenir le « tapis vert » de la ZAC.

Dans le même temps et à une autre échelle se crée, au cœur même de l'îlot central urbain, un espace qui s'inscrit dans le concept de "jardin contemporain". Patrick NADEAU, architecte, va ainsi écrire la ville (comme Paris l'avait déjà fait avec Citroën, Bercy et La Villette) à partir du concept du livre et de la bibliothèque ; ce jardin contemporain participe, à son échelle réduite, à la modernité du projet urbain. Les communes de Rennes Métropole suivent cet élan par des créations contemporaines tout en veillant à **conserver la "ceinture verte" qui permet à toute l'agglomération de respirer**.

- La quatrième idée caractéristique de ce territoire est la **reconquête de l'eau**. Alors que Rennes a ignoré la Vilaine (allant même jusqu'à la recouvrir au cours des années 50), la cité mène depuis deux décennies des opérations d'urbanisme qui lui permettent de retrouver la mémoire de sa rivière et de sa confluence avec l'Ille. Alexandre CHEMETOFF, paysagiste reconnu, a largement participé à ce nouveau concept d'urbanisme qui a abouti à la construction, près d'un fleuve fortement réaménagé et réhabilité, d'un nouveau quartier dit des "Quais de Vilaine" qui participe ainsi à l'identité contemporaine de la ville.

Ainsi, en conclusion, **la ville est d'abord une affaire de rapports et de composition**. Rennes-Métropole est ainsi faite de ces mélanges du minéral et du végétal, l'un et l'autre se transformant et s'enrichissant mutuellement dans **un esprit d'environnement réfléchi** ; c'est peut-être là une des spécificités de notre territoire.

UN PROJET EMBLEMATIQUE DE LA MUTATION URBAINE : VIASILVA

Christian DEVILLERS

Comme cela a déjà été évoqué, le projet de 600 hectares (une surface équivalente au centre historique de Rennes) constitue un véritable morceau de ville remplissant, à l'intérieur de la rocade, un vide qui était depuis très longtemps promis à l'urbanisation.

Le processus de conception et sa traduction dans l'espace :

Le projet ViaSilva s'appuie d'abord sur la géographie et la nature. La topographie des lieux suit une crête en Y qui va de la forêt de Rennes au bassin de la Vilaine. Nous sommes ici entre deux milieux naturels (celui de la forêt et des champs bocagers au Nord, et celui des prairies humides vers la Vilaine), avec un dénivelé d'environ 70 mètres. Ce territoire est occupé aujourd'hui par de petites industries, des agriculteurs et surtout des résidences secondaires. L'agriculture y a laissé des traces historiques importantes puisqu'une voie romaine, qui a donné son nom actuel au territoire, passe au centre de ce dernier.

Il est tout à fait remarquable de travailler sur un projet urbain dont l'axe central a 2000 ans ! Nous avons donc décidé de nous inscrire dans cette durée et d'enraciner le projet dans ce paysage magnifique, en préservant cependant la totalité des tracés, haies bocagères ou simples limites parcellaires.

Ce magnifique paysage est composé d'espaces tout à fait extraordinaires constituant de magnifiques parcs urbains naturels. Le projet est donc structuré autour des corridors écologiques et des césures paysagères reliant ces deux milieux naturels. Les grands parcs sont situés dans les prairies basses (où l'on trouve les Milieux Naturels d'Intérêt Écologique) et les corridors emmènent le visiteur au travers de la forêt.

Ainsi, la trame principale de ce quartier n'est plus le réseau routier (comme cela a été le cas pendant 2000 ans), **mais la nature** : l'eau, la verdure et le système d'assainissement alternatif du bassin de la Vilaine qui nous permettra de ne pas modifier le régime hydraulique du territoire, d'en maintenir toute la vie écologique et d'économiser 50 % de la consommation d'eau potable.

Une véritable "ville de proximité"

Au total, le plan directeur du projet a l'ambition de créer une ville ou un morceau de ville équivalant à une ville nouvelle de la région parisienne et qui totalisera au moins 40000 habitants et 25 000 emplois. Ces derniers seront adossés à la technopole Atalante-Beaulieu : il s'agit donc de réaliser ce que l'on appelle aujourd'hui une technopole urbaine (comme il en existe déjà aujourd'hui à Nice, dans la plaine du Var, à Grenoble, etc.) afin de mixer étroitement activité économique et vie quotidienne.

Chacun de ses quartiers regroupera environ 15 000 personnes, habitants et/ou employés, et sera très bien desservi par une ou deux stations de métro ou, s'il n'est pas sur le trajet du métro, par des BHNS (bus à haut niveau de service) qui, circulant en site propre, ont des caractéristiques de confort, de fréquence et de vitesse équivalentes à celles d'un tramway. Chaque habitant ou employé sera alors à moins de 10 minutes de marche de la nature via les grands corridors écologiques constitués de larges jardins (200 hectares de parcs), à moins de 5 minutes du métro et à moins de 5 minutes d'un petit centre commercial.

Cette organisation d'une véritable "ville de proximité" permettra ainsi de réaliser une ambition importante : diviser par 4 le niveau de pollution aérienne du quartier. Car l'usage de la voiture sera fortement diminué, non par la contrainte, mais en permettant d'organiser sa vie quotidienne à partir de déplacements sur de courtes distances, à pied ou en bicyclette.

Nous tenons à cet important effort en vue de la maîtrise de la mobilité. En effet, il est établi que 70 % des gaz à effet de serre sont émis en ville. Or, 1/3 de ces émissions est dû au chauffage (que l'on commence à maîtriser assez bien), 1/3 est dû à la fabrication des matériaux de construction (où beaucoup de progrès sont encore à accomplir) et 1/3 au transport des biens et des personnes. Et

c'est précisément ce dernier poste, dont l'influence se fait immédiatement ressentir au plan local, que nous entendons réduire d'un facteur 4.

Vers une nouvelle centralité

L'ambition de ViaSilva n'est pas de concurrencer le centre de Rennes. Mais il n'est pas douteux non plus que cette importante concentration d'habitants et d'emplois nécessitera la mise en place d'équipements d'agglomération qui créeront un effet de centralité. Construire l'équivalent de Vannes ou de Saint-Brieuc est évidemment un projet qui mobilisera l'énergie de la métropole pendant les 30 prochaines années, et qui ne manquera pas de créer de nouveaux équilibres dans le développement de la métropole.

De plus, l'échelle du projet permettra aux élus et aux services de créer des macro-îlots complexes : des endroits de partage (à l'échelle d'environ 400 à 600 logements) où le rapprochement des bureaux et des logements permettra de mutualiser le stationnement et l'énergie, où l'espace public sera géré de façon plus collective, et où les modes d'habitat seront plus diversifiés. **L'ambition est d'aller ainsi de plus en plus vers une ville de la proximité et de la mixité fonctionnelle, sociale, générationnelle et morphologique** (avec le mélange des formes urbaines) afin de la rendre toujours plus riche, plus complexe et plus apte à évoluer.

Mobilités alternatives : jouer à fond la pédagogie

Il ne s'agit évidemment pas d'aboutir à un "village gaulois" replié sur lui-même. Nous sommes dans une métropole, et personne n'est obligé à travailler près de chez lui. En fait, ce n'est pas la contrainte qu'il s'agit de mettre en avant, mais l'offre de services. Aujourd'hui, un habitant du centre de Rennes utilise environ 3 fois moins sa voiture qu'un habitant de la grande périphérie, et cette caractéristique est commune à toute la Bretagne. En particulier, si les deux personnes du ménage travaillent ou si les enfants doivent aller au lycée ou à l'université, la famille se retrouve fréquemment avec deux voitures (voire trois) et subit les augmentations du prix du carburant, la difficulté d'accès aux services sociaux, etc. Nous savons également que la grande périphérie a tendance à devenir le lieu de la plus grande ségrégation : il y a des zones périphériques riches que l'on choisit, mais il existe aussi les zones périphériques où l'on s'installe parce que les loyers y sont moins chers (et où existent évidemment les plus grandes "poches" de pauvreté et difficultés sociales).

Alors que les habitants de la périphérie sont très dépendants de l'automobile, les habitants du centre-ville trouvent commerces, services et administrations à proximité de leur domicile. C'est précisément ce que nous voulons recréer à ViaSilva et il n'y a aucune raison de douter du résultat !

RENNES : LES AXES DIRECTEURS DE LA MUTATION URBAINE

Savoir concilier foncier et paysage

Louis-Michel NOURRY

A mon sens, **le rôle du paysage dans la politique de l'espace est double** :

- Le premier volet concerne ce que j'ai appelé tout à l'heure **la réponse à "l'expression des désirs" de la population**. A Rennes, ces désirs s'expriment dans le cadre des associations très présentes dans la ville et les élus sont attentifs à faire vivre ce moyen de concertation. Une telle démarche est incontournable : nous avons tous à l'esprit des exemples de collectivités qui n'ont pas su répondre à cette demande malgré une politique volontariste d'aménagements paysagers. Avec pour résultat que ces équipements paysagers sont parfois devenus de véritables "non-lieux", des territoires à conquérir et sur lesquels une population marginale est venue s'installer. Conclusion : quand la population exprime des souhaits, il est indispensable de les entendre. A Rennes, le désir de "vert" est particulièrement fort et réclame des réponses multiples, y compris dans "l'enclos" de ViaSilva.

- La pensée paysagère **participe à l'idée de modernité**. Il ne s'agit pas de donner dans le spectaculaire, mais de suivre son temps et de projeter l'aménagement de l'espace vert dans une fonction différente de sa fonction classique de déambulation, par exemple dans cette forme nouvelle d'écriture urbaine qu'est le jardin contemporain.

Savoir « coudre » ensemble ville existante et nouveaux projets

Frédéric BOURCIER

A l'intérieur de "l'enclos", c'est à dire sur le territoire de la ville-centre, il est évident que nous ne disposons plus de zones d'extension urbaine. Lorsque les aménagements des quartiers Nord (Beauregard, Quincé, Portes de Saint-Malo) ainsi que ceux de Baud-Chardonnet et de La Courrouze seront terminés, nous n'aurons plus d'espaces disponibles, sachant que nous voulons conserver ceux dont nous disposons encore comme les Prairies-Saint-Martin, Les Gayeulles, Bréquigny, etc.

Il s'agit donc de refaire la ville sur elle-même, ce qui implique évidemment une expertise d'usages et que l'on interroge les habitants qui sont déjà sur le site. En effet, que l'on soit ou non dans un quartier d'habitat social, une question revient toujours : « *Au-delà même des simples préoccupations liées aux habitudes (exemple : le stationnement), aurai-je toujours ma place dans ce nouveau quartier ?* ». Car le citoyen sait bien que toute opération de renouvellement urbain entraîne l'arrivée de populations aux caractéristiques (âge, catégorie sociale) différentes ainsi qu'une augmentation de la densité. Quoi qu'il en soit, alors que notre rocade est moitié moins longue que le boulevard périphérique parisien, la population de Rennes intra-muros est 10 fois moins importante que celle de la capitale. Notre ville a donc encore bien des réserves de densification !

D'autres questions se posent également, mais cette fois-ci aux élus. Par exemple : Quelle proportion du territoire urbain faut-il réserver pour introduire ou sauvegarder la nature (squares, jardins, etc.) dans la ville ? Sommes-nous en capacité de permettre un déplacement facile des piétons de toutes générations ? Autant de questions qui incitent à imaginer des solutions pour ne pas inciter les citoyens à rester constamment dans les mêmes habitudes, avec les mêmes gens à l'intérieur du même îlot.

Ce qui se réalise aujourd'hui à ViaSilva (30 % du sol réservé au paysage, proximité des commerces, des écoles et des services publics, etc.) est d'ailleurs analogue à ce qui avait déjà été réalisé il y a 40 ans sur la ZUP Sud, où il a fallu agir très vite lorsque Citroën est venu implanter une usine à Chartres. Nous suivons aujourd'hui la même démarche, mais cette fois-ci à l'échelle de toute la métropole.

Emmanuel COUET

Idéalement, nous devrions demain **cesser de consommer des terres agricoles et ne faire que reconstruire la ville sur elle-même en densifiant et en saisissant les opportunités foncières**. Mais cela est impossible compte tenu des caractéristiques de notre territoire et de la nécessité d'accueillir des emplois nouveaux et de populations nouvelles. Il nous faudra donc encore longtemps **combinaison des opérations d'extension et le renouvellement urbain**.

Je pense que, pour faciliter la densification, il nous faudrait jouer davantage des attraits et des commodités de la ville historique : on peut y trouver près de chez soi les services publics, les offres commerciales, les pôles de loisirs, et même son travail ! Nous avons connu pendant trop longtemps les méfaits de l'étalement, avec cette tendance au "zoning" et à la séparation (très consommatrice de temps et d'énergie) des fonctions urbaines. Si demain, dans nos opérations nouvelles, nous savons retrouver les qualités de proximité de la ville historique, nous aurons sûrement fait un immense progrès.

Avoir confiance dans le dynamisme des Rennais

Emmanuel COUET

L'attachement à Rennes est visible dans la vie quotidienne de ses habitants, et leur dynamisme se manifeste dans l'ensemble de leur vie économique, sociale, culturelle, etc. Pour construire la ville de demain, il sera très important que nos opérations d'aménagement sachent offrir aux habitants une certaine diversité de formes urbaines et de modes de vie. Notre population sera en effet beaucoup moins uniforme qu'elle ne l'était dans la grande ville administrative de l'après-guerre. Il faut que demain on puisse choisir, par exemple, d'habiter à la Courrouze ou à ViaSilva en raison des caractéristiques et des qualités particulières de chaque lieu ; de même pour le choix d'habiter dans le centre historique ou dans tel ou tel quartier périphérique. Nous devons donc **élargir notre offre de formes architecturales et de manières de vivre la ville afin de faire correspondre celles-ci à la diversité des modes de vie, des générations et même des origines géographiques des populations à venir**.

Louis-Michel NOURRY

Il est indispensable de **cultiver le fort sentiment d'appartenance de chaque Rennais** à son association, à son quartier et à sa cité. Tout acte d'urbanisme doit intégrer cette notion inscrite dans l'histoire des mentalités locales. Une autre idée a également été développée : on ne peut pas faire

évoluer la ville en termes de rupture. Les propos de nos concitoyens font-ils apparaître une peur de la nouvelle verticalité des projets d'urbanisme ? Posons alors avec justesse les éléments nécessaires du dialogue. Conservons ce qui fait l'image forte de la ville : **cette volonté de faire preuve d'humanité.**

Frédéric BOURCIER

Rennes est une ville qui a foi en l'avenir, comme ont su le démontrer nos maires successifs (Henri FREVILLE, Edmond HERVE et aujourd'hui Daniel DELAVEAU pour ne citer que les plus récents) qui ont su avoir une vision prospective et la traduire en réalisations.

C'est également une ville où on se sent bien, d'où que l'on vienne et quel que soit son âge. Par exemple, de l'école maternelle jusqu'au collège, la collectivité fait tout le nécessaire pour que les enseignants soient soutenus par un encadrement très fort, en particulier par un maillage associatif considérable. N'oublions pas que Rennes compte environ 5 000 associations, dont 1 500 sont soutenues par les collectivités locales et par l'État. Le slogan « *Vivre en intelligence* » prend ici toute sa signification et chacun, quel que soit son statut social ou économique, peut faire entendre sa voix.

Enfin, nous ne manquons pas de nous appuyer sur quelques pôles de stabilité comme, par exemple, les fonctions de centralité assurées par toute capitale de Région. A Rennes, un quart des emplois appartiennent au secteur public et aident donc à maintenir une certaine stabilité économique et sociale, laquelle favorise également une certaine solidarité et une certaine créativité. Les solidarités sont toujours nécessaires dans notre société d'aujourd'hui, d'autant plus que tous les habitants de Rennes ne sont pas riches !

Concernant la créativité, d'une part nos centres de recherche et nos universités nous placent en pointe dans bien des domaines scientifiques et d'autre part, dans le secteur culturel, beaucoup d'initiatives et de réalisations des années '80 ont pu être généralisées. D'une façon générale, je pense que Rennes est une ville de tempérament assez optimiste, ce qui aide beaucoup à imaginer, à créer et à progresser.

Christian DEVILLERS

Nous pouvons sans doute dire que Rennes est une ville hypermoderne, au sens de "l'homme hypermoderne" que décrivait mon ami François ASCHER, urbaniste et sociologue bien connu : un homme contemporain qui est enraciné quelque part (lieu d'origine ou lieu d'élection) mais qui en même temps a des amis ailleurs (dans son pays ou à l'étranger), et qui choisit et réalise pleinement sa vie dans le monde moderne.

Par exemple, à Rennes, la recherche s'inscrit bien dans le contexte mondial et notre ville sera demain de plus en plus présente sur les secteurs des nouvelles technologies et du développement durable. Car le développement durable n'est pas un effet de mode, mais sera la véritable révolution du XXI^e siècle comme il y a eu antérieurement une révolution industrielle et une révolution tertiaire. Certes, le phénomène connaîtra des hauts et des bas, mais il ne fera que s'accélérer, tout particulièrement concernant les usages de la ville et les formes urbaines. Il est tout à fait passionnant de travailler sur l'aménagement urbain en un moment où cette révolution des usages de la ville prend de plus en plus de dimension !

Questions et réponses :

En une période où l'on demande aux citoyens d'accepter une densification de l'habitat, pourquoi le SCOT prévoit-il toujours l'extension de zones d'activités commerciales ou artisanales qui représentent déjà plus du quart de l'espace urbain ?

Frédéric BOURCIER

Le champ économique ne doit certainement pas rester étranger au développement durable et à ses obligations de sobriété foncière. A Rennes Métropole, cette obligation est déjà entrée dans les faits en ce qui concerne les nouvelles ZAC. Mais la difficulté subsiste pour les zones d'activités existantes qui se sont déjà développées en périphérie des communes sur un modèle hyper-extensif.

Quoi qu'il en soit, il ne faut pas demander au monde économique de faire un effort de rationalisation du foncier dans la perspective de vouloir en dispenser le secteur de l'habitat. L'effort doit porter sur l'ensemble de la collectivité ! La révolution des usages urbains que vient d'évoquer Christian DEVILLERS s'accompagnera aussi d'une révolution des comportements et des représentations ; il est donc permis de penser que le vert dans la ville prendra plutôt la forme d'espaces publics partagés que de jardins privatifs. A l'avenir, personne ne pourra s'exempter de la nécessité d'économiser l'espace et de densifier.

Pourquoi les habitants de ViaSilva ne continueraient-ils pas à se rendre en centre-ville auquel ils seront reliés directement par le métro ? Le phénomène a déjà été constaté à Villejean et à la ZUP sud, d'autant plus que ces derniers manquaient d'équipements suffisants sur place.

Frédéric BOURCIER

D'abord, précisons bien qu'il ne s'agit pas de contraindre, même de façon détournée, les habitants à rester dans leur quartier, mais à leur donner le choix !

Cela dit, cette question et la question précédente sur la densité ne sont pas sans rapport. Pour fixer les idées, il faut savoir que **la France consomme aujourd'hui l'équivalent d'un département français de terres agricoles tous les 10 ans**. De plus, le changement des usages précédemment évoqué s'imposera d'autant plus que la population prendra conscience de la raréfaction des ressources : le foncier, mais aussi l'eau, et cela même en Bretagne. De même, se rend-on toujours compte que dans les secteurs de maisons individuelles la voirie (non compris les trottoirs et les espaces verts) consomme à elle seule 20 % des lotissements ?

La densité ne consiste pas à concentrer les habitants dans de grands ensembles en forme de cités-dortoirs, mais à "fabriquer" une ville agréable à habiter. C'est pourquoi le quartier de ViaSilva ne comportera pas de centre commercial excentré mais des commerces de proximité, et qu'il n'y aura pas non plus de vastes parkings de plein air gros consommateurs d'espace mais des parkings-silos. En fait, ce n'est pas aux habitants que la densité demandera un effort, mais aux automobiles.

A propos des "tentations" du centre-ville et de la facilité à s'y rendre par le métro, répétons que nous sommes dans une politique d'offre et de mobilité choisie : si les habitants de ViaSilva ont dans leur quartier même des commerces de proximité et de qualité, ils n'iront plus au centre de Rennes par obligation absolue, mais seulement pour se dépayser de temps à autre, pour leurs loisirs... et parce que la vieille ville historique a bien des attraits !

Nous savons bien que nous ne réduirons pas les déplacements automobiles des citoyens qui travaillent dans la grande périphérie : il n'y a pas de transports en commun pour cela, il n'y en aura probablement jamais, et la recherche d'économies passera plus sûrement par le covoiturage. En revanche, nous savons que les habitants de ViaSilva ne se déplaceront pas en voiture dans un quartier où ils disposeront de commerces de proximité, et qu'ils n'iront pas non plus au centre-ville en automobile (faute de pouvoir y stationner) mais par un métro qui les y mènera en 10 minutes.

L'attractivité de Rennes-Métropole (où sont centralisés l'enseignement supérieur et les grandes structures administratives) ne risque-t-elle pas de s'exercer au détriment des villes moyennes (Vitré, Saint-Malo, Fougères, etc.) ?

Frédéric BOURCIER

Les faits semblent aujourd'hui aller à l'encontre de cette crainte que l'on entend formuler... depuis l'immédiat après-guerre.

Si l'on considère l'évolution de la démographie régionale au cours des 30 dernières années, on s'aperçoit d'abord que l'agglomération rennaise attire certes des populations nouvelles (ménages actifs, CSP+) qui viennent faire vivre l'enseignement supérieur, la recherche, les nouvelles technologies et bien d'autres activités encore. Mais ce développement alimente aussi celui du département et de la région entière, celui des sous-traitants des grandes entreprises, et attire des habitants qui vont s'installer au-delà de l'agglomération. N'oublions pas que toutes les personnes qui travaillent dans l'agglomération rennaise n'y habitent pas forcément mais habitent ailleurs, consomment ailleurs, etc.

Donc, les chiffres démontrent qu'il n'y a pas croissance de la capitale régionale au détriment des autres collectivités. La qualité du modèle de développement breton tient à l'existence de ces villes intermédiaires de 20 000 à 30 000 habitants, dont l'histoire montre qu'elles continuent aussi à se développer. C'est moins vrai en Bretagne-centre encore que, pour cette dernière, le discours que nous tenons vis-à-vis de Rennes pourrait aussi bien l'être pour Vannes, Lorient ou Brest.

Il faut donc assumer entièrement le choix des élus depuis l'après-guerre : celui du développement, en considérant que celui-ci sert objectivement l'ensemble du territoire régional. En tout cas, il n'existe pas en France d'exemple de Région qui vive bien et se développe de façon satisfaisante lorsque la capitale régionale est faible.

QUELLE VISION DE RENNES EN 2040 ?

Emmanuel COUET :

Je dirais que notre ville sera peut-être très différente de ce que nous pouvons imaginer aujourd'hui... et que ce sera, paradoxalement et de toutes façons, une très bonne chose ! L'exercice de notre fonction au quotidien nous prouve que, si l'aménagement urbain est exigeant et oblige à avoir de grandes ambitions pour notre ville, il oblige aussi à faire preuve de modestie quant à la prévision des challenges que nous proposera le long terme !

Frédéric BOURCIER :

Nous sommes déjà dans un territoire où toutes les générations peuvent vivre bien, s'épanouir ensemble et faire entendre leur voix. Et ce sera sans doute encore plus vrai en 2040.

Rennes compte une trentaine de ZAC, plus deux autres à l'échelle métropolitaine, et plus de 20000 logements programmés à échéance de 2025. Nous savons donc déjà que nous aurons la capacité à accueillir l'accroissement prévisible de population. De plus, si nous pouvions regarder une vue aérienne de la ville à l'échéance 2040, nous pourrions nous rendre compte qu'elle sera beaucoup plus dense qu'aujourd'hui, donc plus durable, et que son développement économique aura profité à tous.