



Expo : Les villes en mouvement – Edition 2010

## Journée colloque "Vers une ville durable"

Débats du 15 juin 2010 au siège du Groupe SMABTP

### « Reconquête du centre-ville et exportation de la centralité »

En présence de :

- **Stéphane CAZE**, Directeur à la Direction générale de l'Aménagement de la Ville de Bordeaux ;
- **Jean-Luc ROTUREAU**, Adjoint au Maire d'Angers, délégué à l'Urbanisme, au Droit des Sols, et au Logement ;
- **Bernard VETILLARD**, Vice-Président de Le Mans-Métropole, chargé du Développement Durable ;
- **Bernard DESLANDES**, Directeur Général Délégué, chargé du Développement du Groupe Klépierre Ségécé.

Débat présidé par :

- **Alain MAUGARD**, Président de l'EXPO "Les Villes en Mouvement" ;

et animé par :

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

## DANS CHAQUE VILLE, DES REALISATIONS EXEMPLAIRES

### AU MANS : mobilité, urbanisme, tourisme, culture et économie

#### **Bernard VETILLARD**

La situation du Mans est un peu particulière puisque la ville-centre est très prépondérante, avec 140000 habitants sur les 190000 habitants de la communauté urbaine.

Le Mans se présente comme un bourg qui aurait grossi, sans grandes avenues mais avec deux centres : le quartier de la gare et, à environ 4 km, celui de Pontlieue.

L'enjeu était donc de relier ceux-ci de façon à recréer une centralité dans laquelle tous les habitants pourraient facilement trouver la réponse à leurs besoins en termes de commerces, d'activités culturelles, de services publics, etc.

L'action de l'équipe municipale pour une ville durable s'est donc exercée autour de 5 thématiques :

- **la mobilité**, la réalisation essentielle a été la mise en place du tramway. Reliant les quartiers Sud à l'Université en passant par le centre ville et la gare, et complété par un réseau de lignes d'autobus, il constitue un élément structurant de la mobilité vers et à partir du centre ville.

Une deuxième ligne est d'ailleurs en projet en vue d'irriguer le Nord de la ville en direction du quartier des Jacobins.

Autre outil important de mobilité, nous avons inauguré il y a quelques mois le PEM (Pôle d'Échanges Multimodal) qui permet, à un même endroit, d'avoir accès aux trains, aux cars interurbains, au tramway et aux bus. On y trouve aussi un service de location de bicyclettes et des parkings relais, (nous essayons cependant de limiter l'usage de l'automobile).

- **l'urbanisme**, nous nous sommes engagés dans une démarche AEU (Approche Environnementale de l'Urbanisme) dans le but essentiel de limiter l'étalement urbain. En effet, la superficie du Mans est aujourd'hui comparable à celle de Lyon, malgré une population très inférieure. L'enjeu est donc de redensifier la ville sur elle-même.

Il ne s'agit évidemment pas de reconstruire des tours ou des barres à l'image de celles qui ont été édifiées il y a quelques décennies, mais de créer une densification durable, acceptable pour les habitants, avec aussi une volonté forte de développer la mixité sociale, surtout en centre ville. Nous aidons ainsi, en particulier par des aides éco-conditionnelles, les bailleurs sociaux qui font l'effort de s'installer en centre ville et de construire dans le respect du développement durable,

- **la culture** ; Le Mans n'était, à notre avis, pas assez connu. Bien sûr, notre grande compétition automobile annuelle sera toujours très renommée, mais nous ne voulons pas que notre ville ne soit attractive qu'au mois de juin.

Nous avons déjà quelques atouts, à l'image de la cité Plantagenêt, dont la qualité architecturale est remarquable. Nous avons donc rénové ce quartier de la vieille ville et tout mis en œuvre pour y développer le tourisme en y organisant un ensemble d'animations comme la *Nuit des Chimères*, *Le Mans fait son Cirque*, etc. Des efforts qui semblent récompensés puisque nos enquêtes montrent que de plus en plus de touristes viennent au Mans... et s'y arrêtent !

- **le tourisme**, il s'agissait aussi d'inciter les habitants de la ville et de Le Mans Métropole à venir au centre ville pour y trouver des spectacles et des activités culturelles.

Le projet phare actuel est la destruction du théâtre, et son remplacement par un espace culturel dans le quartier des Jacobins, en centre ville, près de la cathédrale. Les Manceaux y trouveront de nombreuses salles de cinéma, un théâtre capable d'accueillir des spectacles d'opéra, et une galerie d'art contemporain. Une autre réalisation récente est l'ouverture d'un nouveau musée, le Carré Plantagenêt, exposant les richesses archéologiques et historiques de la ville.

- **l'économie**, condition essentielle du développement durable. Nous avons entièrement reconfiguré la place de la République afin d'y faciliter les animations menées à l'initiative des commerçants. Dans le même sens, nous avons passé une charte de bonne conduite avec ceux-ci, en particulier pour que les restaurants du centre ville restent ouverts pendant toute la période d'été.

Autant d'actions qui se sont mises en place et se poursuivent aujourd'hui sous le signe de la concertation et de la participation des Conseils de Quartiers, afin de développer la reconquête du centre ville...

## **A BORDEAUX : objectif atteint en centre-ville. La reconquête des quartiers périphériques commence...**

### **Stéphane CAZE**

Ville-centre d'une communauté urbaine d'environ de près de 800 000 habitants sur 27 communes, Bordeaux a connu une évolution assez spectaculaire au cours des 30 dernières années.

De 1950 à 1990 l'étalement de l'agglomération a été très important et s'est accompagné d'une perte de densité en centre ville. Ainsi, Bordeaux a perdu plus de 50 000 habitants au cours de cette période, et ne comptait plus que 210000 ou 215000 habitants au milieu des années 90. Les actions menées dans le cadre du projet urbain 1995-2009 lui ont permis de regagner près de 30000 habitants au cours des 15 dernières années !

Deux instruments majeurs ont permis ce retour au centre :

- **la construction du tramway**. Au terme d'un grand débat public dans les années 90 pour choisir entre l'option métro et l'option tramway, ce dernier a été considéré comme le plus adapté à l'importante superficie urbaine à desservir. De plus, sa visibilité le rendrait plus représentatif de la volonté de reconquête de l'espace public ainsi mise en œuvre.

Ses trois lignes représentant un réseau de 43 km ont été mises en service progressivement de 2003 à 2009. Elles rayonnent aujourd'hui au travers de toute l'agglomération en convergeant vers le centre ville. Le secteur historique est, d'ailleurs, doté d'une ligne d'alimentation électrique intégrée au sol, permettant ainsi de se dispenser de caténaire.

Dans les prochaines années les trois lignes actuellement en service seront de nouveau prolongées. Une quatrième ligne, en cours d'études, sera également mise en service pour irriguer, toujours à partir du centre, tout le quadrant nord-ouest de l'agglomération.

- **l'opération de renouvellement urbain** initiée par le Maire au début des années 2000 et confié à la SEM de la Ville a largement contribué à la reconquête de l'habitat dans les quartiers historiques de la Ville, où les taux de vacance de 20% dans certains îlots et les cas de logements indignes atteignaient des proportions préoccupantes

En parallèle à la mise en service du tramway et le réaménagement des places des quartiers anciens, le plus souvent entièrement débarrassées du stationnement et de la circulation des voitures, cette opération de renouvellement du centre ancien, largement subventionnée par les acteurs publics locaux et l'ANAH, s'est fortement appuyée sur des obligations de travaux, via des déclarations d'utilité publique, pour les propriétaires tant pour le ravalement des façades que pour les travaux d'intérieur. Le taux de vacance est aujourd'hui descendu aux environs de 7 %, ce qui est courant dans les centres-villes.

Au cours des prochaines années, Bordeaux éligible au Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) prolongera les efforts entrepris dans les quartiers centraux.

## **La reconquête des zones portuaires, industrielles et militaires**

En mars 2009, le Maire de Bordeaux a lancé son deuxième projet urbain, « Bordeaux 2030 une métropole durable », porté principalement vers la reconquête de friches industrielles ou de friches militaires qui entourent les quartiers historiques avec en points d'orgue la ZAC Bastide-Niel sur la rive droite de la Garonne sur des terrains anciennement occupés par des emprises ferroviaires et une caserne militaire, l'OIN

Bordeaux Euratlantique dans le sud de la Ville autour de gare Saint-Jean et le projet d'aménagement des Bassins à flots, ancien site portuaire au Nord. L'ensemble de ces friches qui représentent un potentiel exceptionnel de plusieurs centaines d'hectares autour du centre historique, constitue le grand chantier des vingt prochaines années.

Un exemple : celui des bassins à flots. Le port a été la richesse de Bordeaux pendant plusieurs siècles, mais l'activité portuaire a disparu depuis le début des années 80 pour des raisons de capacité insuffisante. Les Bassins à flots représentent donc, au Nord de la ville, une superficie de 154 hectares, elle-même entourée de dizaines d'hectares de friches à reconquérir.

Un plan-guide d'aménagement est en cours d'élaboration par l'architecte Nicolas Michelin, et le plan-masse a été présenté au Maire en mars 2010. Cette opération présente une capacité de constructibilité de plus de 700 000 m<sup>2</sup> de SHON, comprenant notamment la réalisation dans les 10 prochaines années d'environ 5000 logements, dont 1 000 logements au cours des deux prochaines années.

Par ailleurs, en vue de développer les possibilités de franchissement de la Garonne, insuffisante à l'échelle de l'agglomération car seulement assurées aujourd'hui par quatre ponts (le Pont de Pierre, à la fin du premier empire, le pont Saint-Jean et le Pont d'Aquitaine, dans les années 1960, puis le pont de bouclage Sud de la rocade au début des années 1990), deux nouveaux ponts sont en projet. L'un d'eux, le Pont urbain de Bacalan-Bastide, permettra de relier les quartiers en devenir des Bassins à flots et de Bastide-Niel. La nature de ce franchissement (pont ou tunnel, pont fixe ou levant) a donné lieu pendant dix ans à un débat souvent houleux aujourd'hui clos avec la mise en chantier depuis l'automne 2009 d'un pont levant permettant de préserver le passage des navires vers les quais réaménagés et le lien séculaire de la Ville avec son fleuve (mise en service en 2012).

Donc, après un objectif pleinement atteint de reconquête du centre historique, la ville de Bordeaux entame la mise en valeur de ses territoires périphériques. Un vaste projet qui l'emmènera sans doute jusqu'aux années 2030-2040.

## **A ANGERS : chasser l'autoroute pour recréer une vie urbaine**

### **Jean-Luc ROTUREAU**

Angers compte 160 000 habitants dans une communauté d'agglomération de 31 communes pour un total de 280000 habitants. Vous allez retrouver – toutes proportions gardées – beaucoup de traits communs avec ce qui vient d'être dit :

- **engagement dans un SCOT**, qui dépasse même le cadre de la seule agglomération puisque nous ne comptons pas moins de quatre établissements publics de coopération intercommunale sur un projet concernant 66 communes.
- **ambitieux Programme Local de l'Habitat**, une démarche de Développement Durable depuis 1998, et surtout deux grandes opérations qui bouleversent et structurent la physionomie de la ville depuis quelques années :
  - **importante opération de renouvellement urbain** très importante puisqu'elle touche 5 quartiers, porte sur 11000 logements, et représente un budget de 385 millions d'euros (parmi les plus importantes opérations de France).
  - **Le chantier du tramway** qui sera entièrement en service dans un an. Traversant toute la ville du Nord-Ouest au Sud, il desservira aussi deux futurs quartiers : les plateaux de la Mayenne et des Capucins. Des espaces aujourd'hui relativement en friche, mais qui se construisent et qui représenteront, dans les 15 prochaines années, environ 10000 logements et des équipements publics.

Nous avons également un certain nombre de projets structurants comme le projet Gare Plus (une gare centre d'affaires avec 70000 m<sup>2</sup> de bureaux et 20000 m<sup>2</sup> de logements) et, surtout, le projet Berges de Maine.

La Maine sépare Angers en deux parties, du Nord-Est au Sud-Ouest et depuis les années 70, elle porte sur sa rive gauche, l'autoroute Paris-Nantes. Depuis longtemps, on parle de reconquête des berges de la Maine et de cette coupure de la ville.

Il y a deux ans, un contournement Nord de la ville a été ouvert. La réflexion sur le contournement Sud est difficile mais engagée afin de s'approprier les 2 rives du Nord-Est et du Sud-Ouest, sur un périmètre de 300 hectares englobant le Lac de Maine, le Parc de Balzac et l'île Saint-Aubin, avec un cœur de projet au centre-ville.

Les objectifs sont les mêmes que ceux des autres villes :

- **créer de nouveaux espaces publics** tissant des liens entre la ville et la nature, en favorisant une réappropriation des berges par les piétons et les cyclistes, et en mettant en place de l'habitat nouveau pour créer un vrai lieu de vie, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Nous voulons aussi favoriser un rayonnement métropolitain, avec des bâtiments consacrés au tertiaire, évolution qui a commencé avec le quartier Saint-Serge. Par ailleurs, nous allons déplacer le Marché d'Intérêt

National pour reconquérir tout ce secteur qui représente une cinquantaine d'hectares.

- **garder et de renforcer des pôles commerciaux en cœur de ville.** Il y a six ou sept ans, nous avons réimplanté les Halles "Fleur d'Eau" au pied de la cathédrale. Notre souhait est de poursuivre dans le même esprit en encourageant l'installation de commerces dans le quartier des Berges de Maine. Ainsi aurons-nous recréé un commerce de proximité dynamique en centre ville.

- **faire de notre ville un lieu culturel majeur** avec l'installation de grands outils culturels : un nouveau théâtre, "Le Quai", en face du château ; le festival des *Accroche-cœurs* réunit en septembre, 30000 personnes pendant trois ou quatre jours. L'idée est bien de conforter la vocation culturelle de la ville.

- **développer de nouvelles pratiques touristiques.** Le tourisme fluvial, encore timide, doit être une ressource à développer et attirer plus de monde.

- **étendre la pratique des loisirs,** autour des sports d'eau : voile, canoë-kayak, etc. N'oublions pas que Julien BAHAIN, qui ambitionne d'être champion olympique en 2012, est issu de notre club d'aviron !

- **nouvelle offre d'habitat** avec, en ville, un engagement du PLH de 1200 logements par an : un rythme difficile mais qui est actuellement suivi, en plus de l'opération de renouvellement urbain. Et évidemment, en nous rapprochant de la Maine, nous voulons aussi redensifier ce secteur.

En conclusion, nous voulons instituer une nouvelle relation entre les deux rives à partir de deux idée-force : la première est de rapprocher de la rivière toutes les grandes fonctions et activités classiques d'une ville et qui doivent se trouver au cœur même de celle-ci : l'économique, le culturel, le commerce, l'habitat, le tourisme, les sports, etc. La deuxième idée est, selon l'expression de notre maire, de « *réunir la ville en réunissant les deux villes* », c'est à dire, en reliant les différents quartiers, de réunir tous les habitants, quel que soient leur âge ou leur statut social. C'est dans cet esprit que nous avons engagé une démarche de concertation avec les citoyens. Et ce projet enthousiasmant qui fédère aujourd'hui la politique de la ville nous emmènera probablement à horizon de 15 à 20 ans.

## **AVEC KLEPIERRE-SEGECE, comment intégrer un centre commercial en cœur de ville ?**

### **Bernard DESLANDES**

Filiale du groupe BNP-Paribas, Klépierre-Ségécé est une société foncière spécialisée dans le développement et la gestion de centres commerciaux. Elle a donc une expérience de plusieurs décennies concernant les opérations de centre ville.

L'opération "l'îlot Courier" a été réalisée à Annecy en 2001, ce qui nous donne un peu de recul sur ce qui a été réalisé et sur le résultat obtenu. Elle avait été lancée par la ville d'Annecy, avec l'appui de la Société d'Economie Mixte du département de Haute Savoie, afin de renforcer commercialement le centre ville. En effet, alors que les commerces du cœur historique étaient tout naturellement orientés vers la clientèle touristique, le commerce plus traditionnel destiné aux résidents connaissait, quant à lui, quelques difficultés. D'une part en raison du manque de l'espace nécessaire pour accueillir les commerces attractifs typiques d'un centre-ville, mais aussi parce que certaines enseignes, comme la FNAC, envisageaient de se délocaliser faute de disposer de surfaces adaptées et fonctionnelles.

La ville a eu l'opportunité d'acquérir l'îlot Courier, une friche urbaine située à côté de la gare routière, donc très proche du centre ville et en limite du cœur historique, et qui avait le mérite de dégager suffisamment de foncier pour y développer une opération multifonctionnelle comportant une activité commerciale. L'enjeu était de parvenir à relier la rue Carnot avec l'équipement projeté afin de dynamiser l'ensemble du centre-ville. Ainsi, le cœur commerçant associerait le centre commercial Courier et la totalité des commerces déjà présents.

Nous avons donc développé un équipement de 19000m<sup>2</sup> présentant l'intéressante particularité d'être une des premières opérations de ce genre capable d'accueillir également une surface de vente alimentaire de 5500m<sup>2</sup> exploitée par Monoprix. Certes, cela pose quelques problèmes de logistique et de livraisons, mais l'aptitude à répondre à toutes les demandes est un élément très important de la vie et du succès d'un site commercial de centre ville. L'opération a aussi permis de relocaliser la FNAC qui est ainsi passée de 900m<sup>2</sup> à 2600m<sup>2</sup>, et d'offrir des unités importantes à des grandes enseignes de prêt à porter et de sport. Par ailleurs, bien que non prévue dans le programme initial, la mise en place d'un cinéma de 10 salles est venue s'ajouter à cette opération. Enfin, 350 logements (dont du logement social) et 18000 m<sup>2</sup> de bureaux ont été intégrés en superstructure, et 750 places de parkings ont été organisées sur deux niveaux en sous-sol.

Au total, nous pouvons dire qu'il s'agit d'une opération réussie. D'abord parce que le centre commercial Courier accueille aujourd'hui 7 millions de visiteurs par an, mais aussi parce que la ville en a tiré des avantages induits. En premier lieu, l'avenue d'Albigny, grand axe de desserte de la ville, a été enterrée à droite du centre commercial de façon à permettre la connexion entre la rue Carnot (la rue commerçante historique) et l'entrée de l'îlot Courier, permettant ainsi le flux piéton entre le centre ville et le centre commercial. En second lieu, la circulation dans le centre commercial, qui se fait se fait sous la forme d'une boucle, offre deux possibilités de sortie en direction des commerces traditionnels situés dans les rues à l'arrière de l'îlot.

Réussie dans ses objectifs, l'opération l'a également été dans sa planification, depuis la consultation

organisée en 1995 jusqu'à l'ouverture du centre en 2001. Ce délai de réalisation de 6 ans est relativement court mais il est essentiel qu'une opération de ce type, pour importante qu'elle soit, puisse se réaliser dans des délais raisonnables.

## De la densité urbaine à l'intensité urbaine : les moyens de la séduction

### Alain MAUGARD

Pourquoi avoir choisi la question de la centralité pour ce premier débat ?

Parce que, si nous cherchons à créer une ville durable, le premier outil à notre disposition est la densification. Une des conséquences parmi les plus importantes du post-Grenelle de l'Environnement a été la décision de ne plus persister dans l'erreur historique de l'étalement urbain. Architectes, urbanistes et journalistes spécialisés sont, bien sûr, tous d'accord sur ce point. Mais le problème - de taille ! - est que plus de la moitié des Français préfèrent la maison individuelle... Alors, plutôt que de les considérer comme des ignorants ou des passésistes, essayons de nous interroger sur les raisons de cette préférence et de leur refus du centre-ville. Demandons-nous comment faire plébisciter la densité par les citoyens ordinaires, et non pas seulement par les architectes, les urbanistes, et les bobos.

La conclusion est assez évidente : nous devons faire en sorte qu'elle soit agréable à vivre. Pour que nos concitoyens soient d'accord pour revenir en ville, ils doivent y trouver un "plus" !

C'est d'ailleurs la problématique qui a sous-tendu toutes les interventions de ce débat. Chaque intervenant, à sa façon, répondait à la même question de base : « Quels bénéfices particuliers devons-nous offrir dans le(s) centre(s) ville pour le(s) rendre attractif(s) ? ». Il y a là une démarche très différente que celle d'autrefois !

Autre constatation : il y a vingt ans, l'essentiel du chantier de la centralité était lié à la redécouverte du patrimoine historique. On redonnait aux anciens bâtiments toute leur place et tout leur lustre, mais on ne se préoccupait guère des transports en commun alors que la mobilité est aujourd'hui au centre du discours. Avec même cette idée nouvelle que le tramway permet (contrairement au métro) d'apprécier la beauté du centre ville ; à condition toutefois qu'il sache se faire discret quand le cadre l'impose, comme à Bordeaux...

Nous avons aussi évoqué les avantages de la densité en termes de facilité d'accès à l'offre de culture et de redécouverte des richesses naturelles : chaque ville a son grand fleuve et il y a, à chaque fois, une volonté de l'intégrer dans les projets. Chacun se rend bien compte que vouloir la densité sans savoir mettre en valeur les avantages offerts par la nature amènerait à se priver d'un argument très fort. On peut, certes, installer du très minéral, mais la densité ne permet pas de se passer du contact permanent avec la nature.

Donc, plus on réfléchit à l'idée de densité, plus on en enrichit le contenu. A un point tel que nous devrions peut-être remplacer ce mot par celui d'intensité urbaine...

La densification commerciale est, d'ailleurs, un domaine qui est certainement celui sur lequel, à mon avis, nous devrions – et pourrions - agir très vite.

Il me semble en effet qu'il existe une incompatibilité totale entre la recherche d'une certaine densification des villes et l'installation des hypermarchés à leur périphérie. Comment imaginer que l'obligation qui nous est ainsi faite de remplir un ou deux caddies une fois par semaine pourrait être compatible avec l'utilisation (à pied ou à bicyclette) des modes de circulation douce ?

Nous devons nous rendre compte que, en installant des grandes surfaces commerciales de périphérie, en nous persuadant qu'il nous reviendrait beaucoup moins cher de nous servir à l'hypermarché, on nous a imposé un changement total de mode de vie et on a détruit le commerce de proximité en centre ville. Résultat : non seulement nous n'avons plus la commodité offerte par le commerce de proximité, mais la promesse du moindre coût n'est même pas toujours tenue puisqu'on aboutit, par exemple, à cette situation paradoxale que nos hypermarchés alsaciens sont plus chers que les commerces de centre-ville de l'autre côté du Rhin !

Il est donc évident que l'intensité urbaine ne pourra séduire que si elle offre des commerces de centre-ville. La grande distribution semble d'ailleurs avoir senti le vent du boulet puisqu'elle commence à y implanter des petites et moyennes structures. Ce retour au commerce de proximité fait sans doute partie de ces "signaux faibles" révélateurs de l'évolution de notre urbanisme.

Tout cela nous mène, d'évidence, à une première conclusion : la centralité devra offrir à la fois une richesse culturelle, une richesse naturelle, et une richesse commerciale, etc. En d'autres termes : un plaisir de vivre ensemble. Ce n'est qu'à cette condition qu'elle deviendra véritablement séduisante.

Une dernière question semble se poser : faut-il un seul centre, ou est-il préférable d'en créer plusieurs ? En faisant le choix d'un centre unique, la ville ne le condamne-t-elle pas, à terme, à l'asphyxie ? Ou, au contraire, le pouvoir d'attraction de celui-ci ne lui permettra-t-il pas de grandir en tache d'huile ? D'autres villes, au contraire, généralement les plus étendues, n'ont-elles pas choisi de développer plusieurs centralités, et de créer ainsi un maillage relié par un réseau de mobilité adapté ?

Et puis il y a aussi les villes dotées d'un hyper-centre et qui choisissent cependant de mettre en place des

mini-centralités de périphérie offrant des commerces et services de proximité épargnant à leurs habitants l'obligation de se rendre constamment en centre ville. Certains pays ont, davantage que nous, cette culture des mini-centralités de périphérie. Peut-être pourrions-nous y voir une manière de rattraper les effets de la *french mocheness* et du recours permanent à l'automobile auxquels nous a, jusqu'à présent, conduits l'étalement urbain...

## **ATTRACTIVITE DU CENTRE VILLE : CE QUE LES CITOYENS APPRECIENT...**

### **BORDEAUX : confort et cadre de vie exceptionnel**

#### **Stéphane CAZE**

Bien que le projet urbain concerne essentiellement le centre-ville, il va de soi que la définition du tramway a été également effectuée en tenant compte de toutes les réalisations en cours ou en projet sur l'ensemble de l'agglomération. Parallèlement, la réglementation en matière d'urbanisme a dû être adaptée ; ainsi, les possibilités de construire tiennent compte des passages et des corridors des tramways. Je crois que nous allons dans le bon sens en proposant bientôt une sorte de super-PLU définissant des objectifs en matière d'habitat. Ce sera peut-être un document compliqué à mettre en place, mais les effets devraient être à la mesure des ambitions.

Sur la question de la densité, je suis persuadé qu'une vraie centralité forte est indispensable. Pour reprendre le parallèle biologique, il faut que le cœur de ville soit fort pour que l'ensemble de l'organisme urbain soit irrigué. C'est pourquoi la politique de la ville de Bordeaux, alors que le maire était également président de la CUB, a été de raisonner à partir du centre ville. Nous sommes aujourd'hui dans la deuxième phase du plan d'action, qui consiste à entamer la reconquête des friches industrielles portuaires à la périphérie des quartiers historiques.

Les élus doivent donc se poser la question : « Comment faire pour que les gens restent ? Quels sont les éléments de qualité de vie les plus importants ? » ?

Ainsi, dans le cadre de notre projet du quartier des bassins à flot, nous travaillons beaucoup avec l'architecte Nicolas Michelin, non seulement sur le respect de la Haute Qualité Environnementale, mais aussi sur la qualité et la commodité d'usage des bâtiments.

En supplément aux avantages liés à leur situation centrale, ils sont agrémentés de balcons, de terrasses, de petits jardins, etc. Évidemment, tout cela coûte plus cher à la construction, mais ce sont indiscutablement des éléments susceptibles d'emporter la décision d'une famille en faveur d'un retour à la ville.

La dimension historique et architecturale est également un argument fort dans le sens de cet objectif. La ville de Bordeaux est, depuis 2007, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Ce qui passe par des réglementations permettant de le protéger, bien au-delà des secteurs sauvegardés officiels.

Ainsi, la Ville a mis en place depuis 2004 une mission de recensement intitulée Ville de Pierre, en vue de la sauvegarde des "échoppes" bordelaises, ces petites maisons modestes en rez-de chaussée, édifiées au début du XXème siècle.

Toute cette politique patrimoniale concourt évidemment à l'attractivité du centre ville, et permet de faire bénéficier les familles qui s'y installent d'un cadre de vie particulièrement exceptionnel.

### **ANGERS : la prise en compte des demandes nouvelles**

#### **Jean-Luc ROTUREAU**

Notre action sur le centre ville d'Angers correspond à une demande, mais il y en a aussi ailleurs et notre démarche SCOT établit des polarités sur les 66 communes du pays, en dehors du pôle métropolitain. A l'intérieur même de la ville coexistent plusieurs centralités de quartier, chacune d'elle ayant sa vie sociale, ses lieux de rencontre, ses commerces de proximité qui n'existaient pas il y a quelques années.

Nous nous sommes particulièrement préoccupés du centre ville parce c'est là que se trouvait le problème le plus préoccupant : la rivière et l'autoroute constituaient une véritable saignée entre les deux parties centrales de la ville. Deux quartiers devenus inaccessibles en raison du prix du foncier et qui se mouraient lentement.

Mais, parallèlement, tous les changements de société que vous avez évoqués (les questions de vieillissement, parfois de handicap, les problématiques spécifiques aux étudiants et aux jeunes couples obligés d'aller habiter à 35 ou 40 kilomètres compte tenu du prix des loyers, la diminution de la taille des ménages, etc.) modifient quantitativement et qualitativement la demande de logements et nous obligent à imaginer et mettre en place une offre différente. Et, compte tenu du temps nécessaire à l'aménagement et à la construction, il est indispensable d'agir vite pour redonner vie à notre centre ville.

## **LE MANS : moins de trajets, plus d'espaces publics**

### **Bernard VETILLARD**

Il est indispensable de permettre aux habitants de se rendre au centre ville par d'autres moyens que l'automobile. Je ne suis, personnellement, pas partisan d'aménager beaucoup de parkings en centre ville. Il me semble, au contraire, bien plus judicieux de permettre aux habitants du Mans et de toute la métropole de pouvoir s'y rendre le plus facilement en tramway, en bus, en vélo ou même en rollers..

Ce qui ne nous dispense d'ailleurs nullement de développer dans chaque quartier le plus possible de services et d'emplois de proximité afin d'épargner aux habitants le maximum de contraintes liées aux déplacements. Si nous avons, jusqu'à aujourd'hui, construits tant de rocade, n'est-ce pas parce que les gens habitent, travaillent et font leurs courses en des endroits tous différents ?

Sans doute, dans nos ZAC, est-il important de veiller aux économies d'énergie liées à l'habitat. Mais il ne l'est pas moins de faire économiser aux citoyens l'énergie et le temps nécessaires aux transports en installant des commerces et des services publics, et en encourageant l'installation de PME qui créeront de l'emploi de proximité. Ainsi, peut-être, les ménages seront-ils encouragés à se passer de voiture ou, au moins, n'en auront-ils plus qu'une...

Un mot, enfin, sur le traitement de l'espace public comme moyen de lutte contre la préférence pavillonnaire. C'est, à mon sens, à la fois une question d'offre multiple alternative et de communication. En effet, on n'a jamais offert aux ménages autre chose que le choix entre l'immeuble HLM haut et/ou large, avec son image très dégradée, et la petite maison individuelle, elle-même très idéalisée.

Nous devons donc demander aux architectes de faire preuve de créativité, en particulier dans l'habitat intermédiaire, afin de permettre à chacun de se ménager un minimum d'intimité malgré la proximité de ses voisins. A Rennes et à Fribourg, j'ai pu constater que la demande de terrains privés importants, notamment de parcelles de 1000 à 2000m<sup>2</sup>, diminue quand on sait offrir un espace public de qualité, c'est-à-dire autre chose qu'un banal gazon.

Il nous est apparu important, dans les écoquartiers du Mans, de limiter à 300m<sup>2</sup> la taille des parcelles individuelles. Mais cela nous a obligé à réfléchir à la manière d'offrir un espace public de qualité permettant de développer un important lien social : espaces partagés, jardins familiaux, etc... Il s'agit de créer ce nouveau mode de vie évoqué dans l'ouvrage *Regard sur la ville durable\**.

Tout ceci pour insister sur le fait que notre réflexion ne se limite pas à la ville ou même à la métropole, mais qu'elle concerne un territoire beaucoup plus large au service duquel le SCOT constitue un outil particulièrement efficace.

## **Réforme des collectivités territoriales : il n'est que temps !**

### **Alain MAUGARD**

Au passage, puisque le Grenelle II a été évoqué, permettez-moi un mouvement d'humeur. Sous la pression du lobby des maires, on a reculé sur l'idée de généraliser l'usage d'un PLU au niveau régional. Sans doute considère-t-on en France que l'existence des 36000 communes est un dogme, mais ce conservatisme est sans aucun doute dépassé. Il faudra bien, un jour, passer à l'échelle supérieure. Les esprits y sont d'ailleurs tout à fait prêts. Ainsi, quand un habitant du Barp est à plus de 100 km de chez lui, ne dit-il pas « *J'habite à Bordeaux* » ? Et un habitant de Carry-le-Rouet, quand il s'adresse à un Strasbourgeois, ne se dit-il pas Marseillais ?

Autre exemple : quand on a créé le quartier d'affaires de la Défense, on l'a bien nommé Paris-La Défense. Et la station de métro qui la dessert s'appelle bien Esplanade de la Défense alors qu'elle devait, à l'origine, s'appeler Puteaux-Courbevoie.

Tout cela pour montrer le caractère souvent dépassé de la notion de commune...

### **Jean-Luc ROTUREAU**

J'adhère totalement à ce qui vient d'être dit à propos de la réforme territoriale et je voudrais témoigner ici, comme vice-président de l'agglomération, de nos difficultés actuelles. Lorsque, par exemple, nous conduisons le débat d'élaboration du SCOT avec les quelque 31 communes de l'agglomération, nombreux sont les maires qui affirment (et cela sans lien avec leur appartenance politique) que leur population refuse toute règle venant de l'échelon territorial supérieur.

La discussion exige alors énormément de pédagogie et d'explication des enjeux ; d'autant plus que, participant souvent à de multiples instances, nous pouvons appuyer nos arguments sur un certain nombre d'informations relatives aux chantiers à venir.

Nous devons ainsi, en qualité d'élus, inciter nos collègues à anticiper, à raisonner à moyen et long terme. Même si notre mandat est une forme de CDD, nous devons conjuguer des temps différents : celui du citoyen, qui est toujours immédiat, et celui de projets de développement dont la réalisation s'étalera sur au moins 15 à 20 ans.

# **DIALOGUE AVEC L'ASSISTANCE**

## ***Espace urbain et agriculture de proximité***

### **Alain MAUGARD**

Pour faire accepter l'intensité urbaine, il faut d'une part que la densité perçue soit inférieure à la densité réelle, et d'autre part que la ville ne s'arrête pas à la limite du monde agricole qui l'entoure, mais que ce dernier en fasse partie.

D'abord, et même si l'expression peut paraître paradoxale, la densité a besoin d'espace. Si les habitants ont le sentiment d'être à l'étroit dans la ville, les plus aisés d'entre eux achèteront une maison de campagne. Or, n'oublions pas que le bilan environnemental d'un urbain du centre qui se rend presque tous les week-ends dans sa maison de campagne n'est pas meilleur que celui du propriétaire de maison individuelle en périphérie de la ville. Incidemment, je n'évoquerai que pour mémoire le bilan carbone de celui qui, habitant dans les meilleurs quartiers de Paris, se rend dans sa résidence secondaire de la côte marocaine !

Tout cela pour dire que nous avons besoin d'espace urbain. Quand vous observez comment est conçu l'espace haussmannien, vous voyez des squares à espace régulier, des rues bordées d'arbres, des parcs d'une certaine importance, etc. On avait bien compris, dès cette époque, la nécessité de l'espace public en centre ville, et cela doit nous faire réfléchir. Les bases de loisirs d'aujourd'hui doivent être dans les villes, ou au plus près du cœur des villes, comme cela est en train de se réaliser sur les Berges de la Maine, et elles doivent être desservies par des transports en commun commodes.

Également, il ne faut plus considérer que la ville s'arrête à ses limites cadastrales, comme elle s'arrêtait autrefois à ses remparts. Ce qui nous amène à la question de l'agriculture et de la cité.

Il ne sera pas suffisant de stopper l'étalement de l'agglomération parisienne si, une fois passée la petite couronne, on ne doit plus voir que des champs alors que l'agglomération n'a aucune autonomie alimentaire. Ne vaudrait-il pas mieux que l'agriculture de l'Île de France serve à nourrir les habitants du Grand Paris plutôt que d'être des usines à matière première destinée à être traitée par l'industrie agro-alimentaire? La logique de la ville durable passera donc aussi par une agriculture en rapport avec la ville, une agriculture vivrière constituée d'exploitations maraîchères.

Les défenseurs de la densité – dont je suis – doivent donc en premier lieu réclamer de l'espace pour que la ville soit agréable à vivre et, en second lieu, vouloir que les zones agricoles ne doivent plus être regardées comme de simples zones inconstructibles, mais comme des territoires dédiés à l'autonomie alimentaire de la ville. En résumé, l'agriculture proche de la ville doit être une polyculture vivrière de proximité et non plus une simple monoculture de rapport.

### **Agriculture, carrières, bois :**

#### ***il faut réformer le droit des sols et mettre en place des circuits courts***

### **Alain MAUGARD**

Et si nous décidions d'intégrer à la ville la partie des cultures vivrières qui lui est dédiée ? En d'autres termes, ne devrions-nous pas déclarer que le territoire de la ville est effectivement le territoire bâti, mais qu'il est aussi constitué des forêts adjacentes (comme autant de puits de carbone), ainsi que de tout ou partie des cultures vivrières qui l'entourent ? Nous dirions alors que tout l'ensemble constitue la ville, et les indicateurs économiques de celle-ci pourraient même, alors, faire mention de son degré d'autonomie alimentaire.

Nous pourrions même élaborer un droit des sols adapté et qui protégerait clairement les forêts et les cultures vivrières dédiées à la cité.

Ce n'est qu'en donnant un droit uniforme aux sols que nous saurons faire coexister le bâti, le poumon de la ville, ses zones de loisirs et ses ressources alimentaires. Sinon, nous ne ferons qu'amplifier l'injustice actuelle.

Nous ne pouvons pas avoir de belles ambitions pour la ville si nous ne sommes pas capables de régler le problème foncier. Et le droit des sols est un outil essentiel pour cela !

### **Une personne de l'assistance**

En Auvergne, nous travaillons parfois sur des communes beaucoup plus petites mais qui ont la même problématique : beaucoup d'agriculteurs voudraient continuer leur exploitation mais, brusquement, ils voient arriver la fortune lorsque leurs terres sont déclarées constructibles.

Or, comment les encourager à maintenir une production alimentaire de proximité si ce n'est par redistribution financière des acquis des droits du sol ?



Je pense d'ailleurs que la question se pose dans les mêmes termes concernant toutes les productions de biens et de matériaux nécessaires à la ville, en particulier les matériaux de construction. Certains PLU amèneront à redéfinir le périmètre de carrières ou d'exploitations industrielles qui sont souvent rejetées par les populations parce que mal expliquées, mal accompagnées, et pour lesquelles l'intérêt général est en contradiction avec des intérêts privés.

Concernant la question de la densité, c'est à nous, architectes, qu'il appartient en premier lieu d'apporter des réponses innovantes, concernant aussi bien le bilan énergétique des bâtiments que leur économie, leur confort d'usage, et leur capacité à assurer à la fois lien social et intimité.

### **Bernard VETILLARD**

Les bâtiments intermédiaires constituent sans doute à ce sujet une piste à exploiter. C'est pourquoi, dans la mise en place de nos écoquartiers, nous sommes particulièrement pressants envers nos architectes pour tout ce qui concerne ce que vous venez d'évoquer : ensoleillement, économies d'eau et d'énergies, relations entre les personnes, commodité d'accès, intimité des foyers, etc.

Alain Maugard vient d'évoquer longuement l'agriculture périurbaine, un thème auquel je suis particulièrement sensible puisque les questions agricoles font aussi partie de ma délégation.

Nous prenons toutes les initiatives possibles pour permettre l'installation de maraîchers autour de la ville du Mans ; pour qu'ils soient en circuits directs, et éventuellement qu'ils se structurent en AMAP (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne). Mais il est vrai que cette volonté de développement de l'agriculture péri-urbaine se heurte à un problème foncier. Par exemple, nous sommes en face d'une liste d'attente de jeunes qui veulent s'installer mais qui n'arrivent pas à trouver des terres. Et pourtant, il ne s'agit que de parcelles de 5 ha au maximum !

Il y a sans doute des outils à inventer pour résoudre cette question, et c'est bien dans le cadre des SCOT que pourra être menée une réflexion globale sur la synergie entre la ville-centre et les communes rurales des "pays" environnants.

### **Commerces en centre-ville, PME en ZAC : comment mettre en place une logistique durable**

#### **Stéphane CAZE**

La logistique passe par l'intermodalité des transports. A Bordeaux, une réflexion est en cours en cours pour organiser celle-ci entre le tramway, et le train, pour lequel une ceinture périphérique existait autrefois et devra être réactivée. Donc l'intermodalité est aujourd'hui en projet dans notre ville, de façon à assurer une convergence entre les modes de déplacement.

#### **Bernard VETILLARD**

Je ne peux pas encore décrire d'action concrète déjà réalisée en ce sens sur la ville du Mans, mais nous réfléchissons sur le sujet.

Alors que nous avons vivement agi de façon à installer des PME dans les écoquartiers, il est vrai que cela risque de poser les questions de la logistique et du transport de marchandises.

La question du transport des personnes, quant à elle, est en voie de solution grâce à ces outils comme les plans de déplacements urbains, les plans de déplacement d'entreprises, les plans de déplacement d'administrations, etc. Nous venons d'ailleurs d'ouvrir un groupe de travail avec la Chambre de Commerce, de grandes entreprises et de grands employeurs publics pour diminuer le nombre des automobiles, par exemple en incitant au covoiturage.

Il nous faudra, bien sûr, innover aussi concernant le transport des marchandises. Peut-être par exemple, inventer de nouveaux véhicules pour les livraisons en direction ou à partir de l'hypercentre.

Je pense d'ailleurs que les municipalités devront accompagner et soutenir ce mouvement parce qu'il y va aussi de l'emploi local. Avec la fermeture de l'unité de production Renault au Mans, Nous travaillons à reconvertir notre savoir-faire automobile au développement de ce type de véhicules propres. Encore une fois, la reconquête du centre-ville offre des opportunités d'innovation, à la fois en termes de logistique et de véhicules à sources d'énergie alternatives.

#### **Hedwige de PENFENTENYO**

Je nous renvoie à ce sujet à l'association "Centre-ville en mouvement" qui, sous l'égide des Ministères concernés, fait connaître les expériences réalisées par des collectivités. Voir donc ce thème de la logistique sur son site [www.centre-ville.org](http://www.centre-ville.org).

#### **Stéphane CAZE**

Les PLU se sont beaucoup enrichis depuis plusieurs années, et je ne crois pas que le *Grenelle II* puisse aller à l'encontre d'un mouvement qui, pour les urbanistes, relève de l'évidence. Quand on réfléchit sur un bassin

de vie, on le fait dans toutes ses dimensions : constructibilité, paysages, nature, etc. A Bordeaux, le PLU est communautaire depuis 2006, et je ne pense pas que l'on revienne jamais sur ce mode de fonctionnement.

Autre point : la question du foncier est effectivement importante puisqu'on estime utile d'en faire un thème majeur du SCOT communautaire. Et, pourtant, nous connaissons encore des communes, à 40 km ou 50 km de Bordeaux, qui n'hésitent pas, dans leur PLU, à ouvrir 30 ou 40 hectares à l'urbanisation. Je suis donc persuadé qu'une réflexion à l'échelle du SCOT, si elle est bien conduite, doit éviter de telles aberrations. Le territoire doit être la véritable dimension de la vie urbaine puisqu'il constitue le véritable cadre de référence des citoyens.

De plus, ce qui donne sa valeur au foncier est bien la décision politique de rendre constructibles des terrains qui ne l'étaient pas. Or, il existe des pays européens où une partie de la plus-value constatée est alors reprise par la collectivité territoriale dans le cadre du réaménagement de la ville. Je crois que cette possibilité a été envisagée dans le cadre de la discussion de la loi Engagement National pour le Logement, mais qu'elle n'a pas été reprise.

Je voulais réagir aussi sur la question de l'acceptation de la densité, et de la synergie entre la ville et son environnement rural. Et surtout vous rassurer sur le fait que les solutions que vous évoquez commencent à exister. Il y a aujourd'hui des réalisations qui ont apporté des solutions à ces questions d'énergies renouvelables, d'intimité, de qualité d'usage. Par exemple, en bord de Garonne-Nord, les 2000 logements du quartier Gimko seront desservis par un réseau unique de chaleur alimenté par de la biomasse bois et de la biomasse végétale. De même, le quartier des bassins à flot (5000 logements) sera équipé de panneaux photovoltaïques et de centrales de cogénération. Il y a certes encore beaucoup à faire, mais nous sommes vraiment sur la bonne voie.

### **Pour mettre un terme à l'étalement urbain, comment savoir à nouveau construire la ville sur la ville ?**

#### **Jean-Luc ROTUREAU**

Il faut maintenir le raisonnement à l'échelle du SCOT. Dans celui qui est actuellement en cours de finalisation à Angers, nous organisons des obligations différentes selon les territoires. Par exemple, le pôle métropolitain devra porter jusqu'à 60 logements à l'hectare. Les 7 autres polarités se verront imposer, elles aussi, une densité minimum, et une troisième catégorie de communes aura une obligation de densité un peu plus faible. De plus, et bien qu'il n'existe évidemment pas de solutions toutes faites sur ce sujet, nous travaillons beaucoup, au niveau du territoire d'Angers-Loire-Métropole, sur des stratégies foncières et même sur des chartes foncières,

Concernant l'objectif de refaire la ville sur la ville, nous étudions finement avec notre architecte-urbaniste, toutes les "poches" qui peuvent donner lieu à un vrai renouvellement urbain. Le SCOT fixera également des règles, les constructions nouvelles devant se faire désormais à au moins 50 % sur des territoires existants, c'est à dire sur des "dents creuses", des vieilles friches industrielles, des lieux bien identifiés.

Pour faire admettre ce type de démarche au public, il est essentiel de s'appuyer sur des expériences positives. Par exemple, à Angers, nous étions en possession d'un ancien bâtiment militaire, le quartier Desjardins. Après une large consultation des habitants, l'architecte Iga Dolowy y a implanté un ensemble de 440 logements sur 3,5 hectares. On y trouve aujourd'hui des formes urbaines très différentes avec du logement privé, du logement social et un parc qui donne un lien social à tout l'ensemble.

## **EN CONCLUSION : QUELLE EVOLUTION POUR LE CENTRE-VILLE DE DEMAIN ?**

### **Des commerces pour créer de la vie**

#### **Bernard DESLANDES**

Notre métier est de développer l'intensité commerciale, en créant des équipements suffisamment concentrés et denses pour satisfaire le plus grand nombre possible de familles. Mais vos Directeurs de l'Équipement ont un rôle essentiel en travaillant, avec les associations de commerçants de centre-ville, à tout ce qui peut créer de l'animation et du dynamisme économique. Car il est évident que le commerce a vocation à créer des polarités, à faire venir du monde, à animer la vie urbaine.

Par ailleurs, il est très révélateur de constater que notre débat a commencé sur la seule question du centre ville, mais qu'il s'est très vite (et très naturellement) élargi au sujet plus vaste de l'aménagement des villes et du territoire. De toute évidence, la problématique du centre-ville oblige aussi à raisonner à l'échelle de l'agglomération. Par exemple, pour ce qui concerne ma spécialité, quels commerces sont les mieux adaptés au centre-ville, et quels sont ceux qui doivent rester en périphérie ? L'objectif étant évidemment de limiter les

déplacements en plaçant l'offre commerciale près des lieux d'habitation.

Enfin, dans l'organisation et l'aménagement des territoires à l'échelle de l'agglomération, il est important d'identifier à chaque fois le bon niveau de concertation, de décision et d'action.

## Une concertation constante avec les habitants

### **Bernard VETILLARD**

Le centre doit effectivement être traité en harmonie avec les autres quartiers de la ville. Il n'y a jamais de solution toute faite et reproductible partout, mais des solutions adaptées aux circonstances locales. C'est pourquoi je souhaiterais que la ville durable de demain fasse aussi peu que possible appel à la technocratie, qu'elle ne soit pas tentée d'imposer, mais qu'elle travaille en concertation avec les habitants. Que l'on ne nous envoie plus des réflexions du genre de : « Ces architectes seraient-ils disposés à installer leurs familles dans les quartiers ou dans les immeubles où ils nous imposent d'habiter ? ». Si nous voulons lutter contre l'envie du couple infernal "pavillon + tondeuse" qui fait tant rêver, nous devons savoir proposer des solutions alternatives innovantes et séduisantes, à la fois en termes de cadre de vie, de facilité d'accès aux commerces et à l'emploi, etc.

## Des élus locaux managers,...

### **Stéphane CAZE**

Cette question de la concertation citoyenne est en effet primordiale ! La Ville de Bordeaux a, depuis quelques années, tout particulièrement développé la pratique du débat compte tenu de l'ampleur des projets d'aménagement et de l'importance de la population concernée.

La nécessité est d'ailleurs la même à propos de la densification : l'expérience montre tous les jours que, même s'il s'agit seulement de remplacer un rez-de-chaussée par trois ou quatre étages, le débat populaire s'installe, et qu'il faut savoir discuter et convaincre...

## ...mais aussi généralistes et spécialistes

### **Jean-Luc ROTUREAU**

Nous sommes tous d'accord sur les vertus de la concertation. D'autant plus que nous devons agir sous une double tension permanente.

La première consiste à travailler sur l'îlot de quartier tout en gardant à l'esprit une vision du territoire assez large, souvent à l'échelle d'un pays ou d'une agglomération.

La deuxième est celle du temps : il faut travailler à des projets d'urbanisme et de construction dans une perspective de plusieurs années (quelquefois 15 ou 20 ans), tout en restant capables de répondre à des demandes de logements, des demandes d'activités économiques ou commerciales qui doivent trouver une solution immédiate.

Autant de sujets qui nécessitent beaucoup de concertation, de participation ...et de pédagogie !

### **Alain MAUGARD**

Il se dégage très clairement de cette table ronde un enrichissement de la question de la centralité, de l'intensité. J'ai été très frappé par la pluralité de ses dimensions : culturelle, commerciale, espaces publics, etc. Les élus ne manquent pas d'arguments pour redonner à la centralité un vrai pouvoir de séduction.

Il me semble d'ailleurs que cette centralité peut prendre plusieurs formes. On pourrait même parler d'une forme de "granulométrie" de la centralité. Un grand centre commercial y apparaîtrait comme un gros caillou et un commerce de proximité y serait comme un grain de sable. Il deviendrait ainsi possible d'obtenir la même densité à partir de granulométries totalement différentes.

Par exemple, en plaçant dans un quartier des immeubles collectifs verticaux ou horizontaux séparés par de vastes espaces verts, la densité résultante est très mesurée, sans doute de l'ordre de 1. Et si, dans un autre quartier, nous sommes en présence d'immeubles haussmanniens, plus petits mais plus rapprochés que les précédents, il est fort probable que la densité sera supérieure.

La question essentielle est donc de déterminer quelle densité on souhaite obtenir, et à partir de quelle granulométrie. Elle se pose d'ailleurs dans les mêmes termes à propos des bâtiments culturels, ou de ceux des services sociaux, etc. Il y a donc bien enrichissement de la notion de densité, en particulier en fonction des moyens utilisés pour l'obtenir.

Par ailleurs, nous n'avons pas vraiment changé de sujet quand nous sommes passés du centre ville à la campagne de périphérie. Au contraire, et contrairement à certains mouvements urbanistiques qui ont séparé les deux questions de l'urbanité et de la campagne, la ville durable doit être considérée comme un écosystème unique. En poussant le raisonnement à l'extrême, nous ne devrions pas hésiter à déclarer

qu'une ville est plus ou moins durable selon qu'elle est plus ou moins autonome par rapport à ses ressources énergétiques, alimentaires, d'emploi et de loisirs, etc.

Bien sûr, il n'est guère possible qu'elle ait une autonomie totale, mais la recherche de l'autonomie maximale impose de mettre en place des circuits courts dans tous les domaines : l'utilisation des ressources locales, la mobilisation de l'intelligence locale, et la création de gisements d'emploi local.

Nous aurions ainsi des projets très forts politiquement, car incitant les citoyens à - si l'on ose dire - reprendre en mains leurs rêves à l'échelon local, et à s'inventer de nouveaux modes de vie. Par exemple, avec les AMAP, c'est une société différente qui se dessine. Il me semble donc que les urbanistes devront littéralement "annexer" la campagne pour organiser vraiment l'urbanité et répondre pleinement à ses besoins.

\* *Regard sur la ville durable*, d'Alain Maugard et Jean-Pierre Cuisinier, CSTB éditions