



Expo : Les villes en mouvement – Edition 2010

Journée colloque "Vers une ville durable"

Débats du 15 juin 2010 au siège du Groupe SMABTP

« Nouveaux modes de vie urbains : vers une nouvelle image »

En présence de :

- **Denis GRANDJEAN**, Adjoint au Maire de Nancy, chargé de Urbanisme ;
- **Philippe de LONGEVIALLE**, Adjoint au Maire de Grenoble, chargé de l'Urbanisme, Président de la commission Vie Urbaine et Développement Durable ;
- **Claude VALLETTE**, Conseiller Municipal de la Ville de Marseille, Délégué à l'Urbanisme ;
- **Vincent LEIGNEL**, Adjoint au Maire de Dunkerque, chargé de l'Urbanisme et de la Politique Foncière ;

Débat présidé par :

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

et animé par :

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

COMMENT DONNER UNE NOUVELLE IMAGE A LA VILLE ?

A NANCY : métropolisation, SCOT et communauté urbaine

Denis GRANDJEAN

Je voudrais d'abord décrire les composantes de la "boite à outils" qui nous permet de faire évoluer la ville et concevoir de nouveaux quartiers.

Le premier instrument de cette évolution est la métropolisation Nancy-Metz. Longtemps rivales, les deux villes font aujourd'hui leur unité sous l'impulsion de leurs maires respectifs. En particulier, elles mènent des politiques publiques très semblables d'intégration de quartiers nouveaux à des villes caractérisées par un patrimoine historique extrêmement important.

Le succès du Centre Pompidou récemment ouvert à Metz est évidemment un succès pour cette ville, mais c'est aussi une fierté pour toute la Lorraine et pour l'axe urbain Nancy-Metz qui en est la colonne vertébrale.

Le deuxième outil majeur à notre disposition - le SCOT - a déjà été largement évoqué au cours de cette journée, ce qui prouve l'intérêt qu'il suscite. J'ai d'ailleurs le redoutable honneur d'être Vice-Président délégué à l'Urbanisme du SCOT de Meurthe-et-Moselle Sud (un des plus importants de France, puisqu'il concerne 500 communes, et un peu plus de 500000 habitants). Évidemment les enjeux de l'urbanisme y sont très présents. Je voudrais, à ce propos, dire mon accord avec certaines remarques exprimées ce matin sur l'importance de l'intercommunalité, sur la nécessité d'appréhender l'urbanisme à une autre échelle que celle des toutes petites communes, et sur la nécessité de disposer d'outils techniques de bon niveau. C'est une évidence qu'il faut rappeler constamment.

L'agglomération de Nancy est organisée en communauté urbaine : 20 communes, près de 300000 habitants (dont Nancy avec 105000 habitants). Cette forte intercommunalité permet une forte synergie des politiques publiques, notamment en matière d'urbanisme. Il n'existe pas de PLU intercommunal, mais les PLU des 20 communes de l'agglomération sont tous établis par l'agence d'urbanisme de l'intercommunalité. Il en résulte que, même s'ils sont étudiés commune par commune, ils le sont en réalité dans un esprit communautaire, et en fin de procédure, votés par la Communauté Urbaine.

Des projets dans tous les horizons...

Au Nord-Ouest, le plateau de Haye, qui était connu pour ses grandes "barres" (plus de 400 m de longueur) est aujourd'hui un des plus grands projets d'ANRU existant en France. Alexandre CHEMETOFF assure la maîtrise d'œuvre urbaine de ce grand chantier qui est aujourd'hui très avancé. C'est une véritable métamorphose de ce quartier qui est d'ores et déjà perceptible dans les nouveaux programmes d'habitat ou de bureaux, et dans les espaces publics.

Alexandre CHEMETOFF travaille également sur le projet Rives de Meurthe, à l'Est de la ville. Une opération

de reconquête urbaine totalement différente de la précédente puisqu'elle a l'ambition de redonner de la vue et de la vie sur les cours d'eau de Nancy : la Meurthe et le canal de la Marne au Rhin.

Il s'agit d'une urbanisation nouvelle appuyée sur un patrimoine naturel qui, en raison de son caractère inondable et industriel, avait jusqu'à présent été très peu valorisé.

Nous avons donc d'abord résolu les problèmes d'inondabilité, puis entamé une reconfiguration dont l'école d'architecture a été le premier témoignage puisqu'il y a déjà une douzaine d'années qu'elle a quitté la périphérie pour ce nouveau quartier, dont elle a été la première pierre. A 400 m de la place Stanislas, c'est une extension du centre ville.

Encore plus à l'Est de l'agglomération, le projet Plaine Rive Droite s'attaque de front à la logique d'urbanisation de ces quartiers périphériques où le pavillonnaire a tant sévi durant la deuxième moitié du XXème siècle. Nous sommes ici dans la problématique déjà évoquée ce matin, visant à créer de nouvelles manières d'habiter en répondant à la demande de maisons individuelles tout en assurant une densité peu consommatrice d'espace.

Remarquons d'ailleurs que la maison individuelle étant très rarement totalement isolée, elle s'inscrit, la plupart du temps, dans un paysage d'habitat collectif, lotissement ou autre. Elle n'est donc presque jamais un habitat complètement individuel. Je suis d'ailleurs persuadé qu'il faudrait faire passer énergiquement aux élus et à nos concitoyens cette idée que la maison individuelle est toujours un élément d'un projet collectif, et qu'il convient d'agir en conséquence.

Au Sud-Ouest, le plateau de Brabois est une zone universitaire accompagnée d'un technopôle qui a vieilli. Nous visons donc à reconfigurer cet ensemble en collaboration avec les communes concernées et avec les universités. Cette action s'inscrit d'ailleurs dans le cadre du mouvement national de reconfiguration de la carte universitaire et de la réunion des universités au plan régional.

...et en cœur de ville

Enfin, le projet Nancy Grand Cœur vise à restructurer le quartier autour de la Gare sur lequel intervient l'agence AREP sous la direction de Jean-Marie DUTHILLEUL. Il s'agit d'un projet sur 20 hectares, dont une ZAC qui en représente environ la moitié et concernera 185000 m² à construire (1/3 en logements, 1/3 en activités, 1/3 en équipements publics).

Cette reconfiguration reprend le tracé de la "ville neuve" édifiée par Charles III au XVIIème siècle (une des plus grandes villes nouvelles de France à l'époque).

Ce quartier a beaucoup souffert dans les années 70 car les opérations de rénovation effectuées à cette époque ont entraîné la démolition d'une partie de la ville de Charles III, et ont installé une urbanisation brutale, banale, en complète rupture avec la ville existante.

Les enjeux du projet Grand Cœur sont donc multiples puisqu'il s'agit d'abord de redessiner le quartier de l'une des plus importantes gares du grand Est en intégrant autant que possible les constructions des années 70 : des tours, un grand centre commercial, d'immenses parkings, un centre de tri postal, véritable bunker dominant de toute sa masse la gare édifiée en 1850, etc. Car toutes ces démolitions et constructions ont été vécues par les Nancéiens comme autant d'atteintes à leur histoire, au patrimoine de leur ville, et comme une blessure qui n'est pas refermée.

Un autre enjeu est de conférer à la ville les outils de l'attractivité liés à une gare TGV, avec notamment un nouveau Palais des Congrès. Il s'agit aussi de renforcer les fonctions résidentielles et économiques de cette partie du centre ville et d'en renforcer les liaisons avec la ville ancienne.

Le challenge est donc de créer des formes urbaines pouvant donner un sens urbain et une lisibilité du quartier.

Cette zone est en effet très impactée par les 8 millions de voyageurs qui passent chaque année par la gare, d'où un conflit permanent entre la circulation automobile et la circulation piétonne. Cela suppose un plan de circulation qui limite le transit automobile et organise la desserte de la gare par de nouveaux accès.

Le plan proposé par AREP reprend donc la trame urbaine très orthogonale de la ville de Charles III, prolongeant les voies du XVII^{ème} siècle et redonnant des axes clairs au quartier. La voie ferrée comme un fleuve est encadrée d'espaces verts, lesquels contribuent au label écoquartier.

Au total, un programme assez symbolique de notre ambition urbaine qui vise à faire vivre en synergie une ville historique, un héritage des années 70, et la ville d'aujourd'hui avec ses fonctionnalités extrêmement complexes liées à une grande gare très fréquentée et aux intermodalités qui l'accompagnent.

A GRENOBLE : un plan environnemental de facteur 4

Philippe de LONGEVIALLE

Grenoble s'est dotée d'un projet d'aménagement urbain solide, durable, innovant, compact (la ville intramuros est étroite, avec 160000 habitants sur 1800 hectares). Grenoble s'est aussi placée très tôt sous le signe de la mobilité douce, puisqu'elle est la première ville à avoir mis en place un tramway de nouvelle génération.

Son territoire s'inscrit dans un ensemble d'engagements liés au développement durable : un plan climat, un plan de déplacement, un PLU très volontariste, un schéma énergétique (la ville a placé en régies municipales la distribution de gaz, d'électricité et de chauffage). Elle a donc tous les outils pour faire réussir son plan environnemental de facteur 4 (division par 4 des émissions de CO2 d'ici 2050, et même peut-être avant !).

Un PLU très volontariste

Les actions menées au cours des toutes dernières années produisent déjà leurs effets. Aujourd'hui, plus de 60 % des permis de construire délivrés prévoient l'installation de panneaux solaires, 87 % d'entre eux comportent une isolation par l'intérieur des immeubles, et presque tous prévoient l'installation de toitures végétalisées, ce qui nous a permis en deux ou trois ans de rajouter 7,5 hectares de toitures végétalisées dans la ville.

Ce PLU évolue d'ailleurs constamment, dans le double objectif de renforcer la généralisation des écoquartiers (nous reviendrons bientôt sur ce sujet) et de donner une vraie cohérence à la ville. Il s'agit en effet d'encadrer les projets en réorganisant un tissu urbain assez malmené dans les décennies 1960 et 1970, au cours desquelles les quartiers se sont juxtaposés les uns aux autres sans véritable vision d'ensemble.

Aujourd'hui, notre stratégie d'aménagement urbain est menée à partir de plusieurs axes majeurs :

Faire des choix et s'y tenir

Notre ambition est d'abord de mener une politique d'ensemble des projets avec un plan de maillage des quartiers, des cheminements, des continuités, des liaisons (parfois automobiles, mais le plus souvent à pied ou à vélo) pour donner au tissu urbain cette cohérence que nos concitoyens apprécient tant quand ils peuvent se déplacer facilement dans leur ville.

Nous avons aussi fait le choix de l'intensification urbaine. Nous n'avons d'ailleurs pas d'autre solution puisque, la ville étant entourée de montagnes, il n'y a guère d'espaces disponibles. Cette densification s'effectue notamment le long des grands axes, le long des transports en commun, partout où la possibilité nous est donnée d'obtenir un urbanisme un peu plus compact tout en restant agréable à vivre grâce à l'organisation des espaces au sol et à une évolution adaptée (sur laquelle nous reviendrons également) de chaque projet.

La végétalisation en ville est également une caractéristique forte. Alexandre CHEMETOFF, qui est chargé de la revitalisation du cœur d'agglomération, réintroduit le végétal dans un centre-ville jusqu'ici assez minéral. Nous savons bien que nos concitoyens sont prêts à accepter davantage de densité pourvu qu'ils y retrouvent pelouses, squares, arbres et arbustes comme autant d'éléments naturels leur rappelant la campagne environnante, tout cela dans un environnement pourtant très urbain.

Ces opérations de végétalisation doivent d'ailleurs être menées de façon très intégrée, ce qui n'est pas toujours facile lorsqu'il s'agit de projets privés sur lesquels la ville n'a pas toujours une grande maîtrise. Mais, sur ce sujet aussi, notre politique est très volontariste, les promoteurs participent, et le temps (assez important) de pré-instruction des permis de construire nous permet de peser efficacement sur la mise en œuvre de l'aménagement.

Nous organisons aussi une diversification des formes urbaines dans les ZAC. Il fut un temps où certaines formes étaient reproduites partout à l'identique, à l'image de ces îlots fermés que l'on retrouve fréquemment dans les ZAC les plus anciennes. On s'est aperçu depuis qu'il était possible d'aboutir à des densités très comparables à partir de formes urbaines très différentes. Quelques quartiers relativement récents en apportent la preuve, à l'exemple de celui de l'Esplanade, à l'entrée Nord de Grenoble. Celui-ci porte 100 logements à l'hectare grâce à des formes assez hautes permettant de dégager de grands espaces au sol, notamment un nouveau parc de 7 hectares à la place de l'emprise autoroutière, selon le concept cher à Christian de PORTZAMPARC qui travaille sur ce projet de milieu ouvert.

Le traitement des façades fait également partie de notre stratégie. Les architectes disent volontiers qu'une façade n'appartient pas à celui qui la possède, mais à celui qui la regarde. Pourtant, ces dernières années

se sont trop souvent caractérisées par des îlots urbains tournés vers l'intérieur avec, côté jardin, de belles façades avec balcons et, côté rue, des façades très dépouillées donnant à l'environnement urbain une physionomie assez pauvre. Nous mettons donc tout en œuvre pour "retourner" les immeubles vers la ville, selon le modèle haussmannien, avec des façades très travaillées sur le front urbain et qui participent à la qualité de vie dans la cité.

Au delà d'une simple question esthétique, la façade doit aussi être traitée comme participant au confort des résidents avec de plus grandes fenêtres, des balcons, des terrasses, tous ces éléments d'architecture qui avaient disparu il y a quelques années du fait de la faible qualité énergétique des bâtiments. Or, nous savons aujourd'hui construire des bâtiments énergiquement performants tout en étant travaillés et ouverts sur l'extérieur.

Évidemment, la façade moderne sait aussi répondre aux préoccupations environnementales grâce au bois, aux végétaux, aux protections solaires, aux énergies renouvelables, et tout ce qui participe aujourd'hui aux écoconstructions et qui peut parfaitement s'intégrer au milieu urbain.

Dernier point caractéristique de ce PLU : la limitation du nombre des places de stationnement afin de réduire la place de la voiture en ville et laisser plus de place aux modes de circulation douce : tramway, cycles, etc.

Tous les principes que je viens d'évoquer nous réservent cependant le droit à l'innovation et à l'expérimentation, y compris la possibilité de déroger de temps en temps à certaines règles pour expérimenter de nouvelles manières de construire, ou de se déplacer, ou de stationner.

BBC : les opérations grenobloises 2008-2009

Sans tomber dans les excès de la dictature de la qualité énergétique, nous avons voulu généraliser les bâtiments BBC dès cette année, et la quasi-totalité des permis de construire délivrés à Grenoble concernent aujourd'hui des bâtiments basse consommation. Même les bâtiments tertiaires comme ceux de la ZAC Bouchayer-Viallet et de la ZAC de Bonne, dont certains sont assez conséquents et selon une architecture parfois audacieuse, sont très performants sur le plan énergétique, Certains sont même de vrais bâtiments passifs.

La même volonté s'exerce aussi concernant le logement diffus (à Pont-Carpin, la Salière et Villebois, rue Moyrand), dans les modes de construction et les façades des immeubles. Même les logements sociaux ont des formes architecturales diversifiées et participent à donner la vision d'une ville en évolution.

Elle se manifeste également dans l'important domaine de la réhabilitation. A côté des écoquartiers neufs, Grenoble fait de très gros efforts sur la réhabilitation du bâti ancien. Par exemple, la campagne d'isolation menée en collaboration avec l'agglomération grenobloise a permis, au cours de ces quatre dernières années, de rénover 800 logements dans des copropriétés privées dégradées sur les grands boulevards, et environ 250 logements dans le parc social de la ville.

Enfin, cette volonté se concrétise dans les opérations de renouvellement urbain, comme celle du village olympique de la Ville Neuve : un quartier de 12000 habitants, un ensemble des années 70 composé d'immeubles relativement hauts (13 à 14 étages) dans un grand parc urbain mais avec un urbanisme sur dalle posant d'énormes problèmes de gestion, d'entretien, et d'une mixité sociale qui a malheureusement disparu. Au total, donc, un problème absolument colossal qui se pose à nous, avec une réhabilitation du bâti et des espaces publics représentant un total de 75 millions d'euros à la charge de la collectivité territoriale.

En application du SCOT, quatre réalisations exemplaires

Quatre quartiers sont particulièrement représentatifs du SCOT de la région urbaine grenobloise, lequel concerne environ 70000 habitants. Il s'agit d'un vrai schéma d'agglomération dont les polarités se sont développées avec des communes voisines. En effet, même si l'aménagement foncier n'est pas encore élaboré au niveau de l'agglomération, nous essayons, au moyen de schémas directeurs, d'harmoniser les politiques urbaines de nos collectivités territoriales.

Le quartier de Bonne est un écoquartier désormais bien connu puisqu'il a été distingué en 2009 par le Ministère du Développement Durable. Il s'agit d'une réalisation à relativement forte densité qui s'inscrit dans le concept des écoquartiers de centre ville, par opposition aux écoquartiers de périphérie ou installés davantage en zone rurale. Il a donc fallu travailler le tissu urbain de cœur de ville, le requalifier, y introduire de la diversité, des logements sociaux, des équipements publics (dont une école à structure bois), des transports en commun et 5 hectares de parcs et jardins. Il a également fallu réintroduire le commerce avec, par exemple, un centre commercial qui ouvrira ses portes en septembre prochain sur le site de l'ancienne caserne.

Au total, une architecture très diversifiée, certains diront peut-être hétéroclite ou en patchwork, mais qui donne au quartier toute sa personnalité.

Le quartier Bouchayer-Viallet (14 hectares au long de l'autoroute) présente aussi une grande diversité de construction et une grande mixité avec du logement (dont 35 % de logements sociaux), des commerces, des équipements publics, beaucoup de tertiaire (dont certains bâtiments à énergie positive), une salle de concert, un centre national d'art contemporain et, dans la vieille halle industrielle qui a été conservée, un projet d'auditorium dédié aux musiques amplifiées.

Avec ses 250 hectares, le projet de la Presqu'île Scientifique est un énorme chantier urbain englobant le deuxième pôle scientifique de France (après le plateau de Saclay, en région parisienne). Il constitue un enjeu considérable pour la ville de Grenoble sur le plan économique, sur le plan scientifique et universitaire, mais aussi sur le plan urbain puisqu'il concerne un quartier situé à la périphérie du centre-ville et complètement dédié à des activités de recherche.

Le site est aujourd'hui en profonde mutation, et le projet urbain élaboré par Claude Vasconi consiste à réintroduire ce quartier dans la ville en y intégrant de la mixité, de l'habitation, des commerces, des logements, des hôtels, etc. Et le mur photovoltaïque de 2,5 km qui s'étendra le long de l'autoroute marquera l'entrée de ce quartier en participant aussi à son image de modernité.

Enfin, le quartier historique de l'Esplanade, en cours de développement sous le crayon de Christian de PORTZAMPARC, a son entrée à la porte Nord de Grenoble, donc aussi à proximité du centre ville. Il s'étend sur un espace de 29 hectares comprenant l'Isère, et sera équipé en 2014 d'une nouvelle ligne de tramway qui traversera tout le secteur pour rejoindre la partie nord-ouest de l'agglomération, assurant ainsi la mise en valeur des continuités avec la montagne, les anciennes fortifications, et un espace naturel.

Le maillage de voiries comportera beaucoup de venelles piétonnes traversant le quartier pour amener le promeneur directement vers le parc et vers l'Isère.

Le paysage urbain sera constitué d'îlots ouverts avec des formes plus hautes, plus compactes, mais dégagant de grandes surfaces au sol dont un parc de 7 hectares occupant l'emprise de l'actuelle autoroute A 48 qui arrive aujourd'hui directement dans le centre-ville.

A DUNKERQUE : le talent de savoir changer

Vincent LEIGNEL

Avec ses 70000 habitants, Dunkerque est au centre d'une agglomération de 18 communes et de 210000 habitants qui s'est constituée en Communauté Urbaine volontaire dès 1969. Nous pouvons faire ici le même constat que nos collègues d'autres villes de la Reconstruction, d'autres agglomérations de même dimension : un dépeuplement du centre ville au profit de la première et de la « deuxième » couronne pour des raisons bien connues de disponibilité foncière, de couts de l'accession voire de fiscalité locale plus avantageuse...

Pour les élus, l'enjeu est à plusieurs niveaux :

Le premier objectif est de ramener des habitants en centre-ville en offrant une alternative à l'habitat de périphérie, donc à l'extension urbaine. Détruite à 80 % au cours de la deuxième guerre mondiale (ne dit-on pas volontiers-non sans humour- que le premier urbaniste de la ville a été la l'armée allemande?), la ville a connu après guerre une première phase de reconstruction conduite par Théo Leveau et Jean Niermans. Puis, en 1987, la perte des Chantiers navals de France laisse en plein centre-ville une friche industrielle de 50 hectares. Seul aspect positif de la situation : cette friche de 50 hectares est située à un endroit idéal, exactement face à la mer et en lien direct avec le cœur historique de la ville.

Nous avons d'abord envisagé de mener une opération de reconquête économique fondée sur un nouveau chantier de construction naval opérant sur le créneau de la plaisance et du nautisme mais, devant les difficultés de l'opération et les incertitudes sur son avenir, il nous a fallu inventer une stratégie de reconversion entièrement différente, les marchés n'étaient pas là pour nous et d'autres enjeux stratégiques de reconquête urbaine apparaissaient.

Nous avons alors fait appel à Nicolas MICHELIN et à l'agence ANMA pour développer sur ce secteur une thématique d'habitat axée sur le développement durable et sur un retournement d'image. Michel DELEBARRE et son équipe estiment en effet que leur ville est, comme beaucoup d'autres (en particulier les villes industrielles), bien trop dépendante de l'automobile puis ne faut il pas offrir des alternatives urbaines et sociales à la ville?

Il s'agit donc désormais d'offrir d'autres modes de fonctionnement urbain, d'autres modes de « consommer » la ville, et probablement aussi de tenter une illustration de ce qu'on appelle parfois l'architecture autochtone du XXIème siècle. C'est un quartier choisi et non subi, nous souhaitions faire date.

Le projet Grand Large : innover pour en faire un modèle

L'ancien site des chantiers navals voit aujourd'hui l'ouverture du projet Grand Large, dont l'objectif est de

créer un nouveau quartier de vie entre le centre historique et la station balnéaire. Il constituera aussi un quartier témoin des ambitions de la communauté Urbaine de Dunkerque en terme de développement durable, tant dans son pilotage que dans sa réalisation.

Nous avons donc décidé d'installer sur ces 50 hectares un quartier résidentiel de de 800 à 900 logements répartis en collectifs, intermédiaires et individuels, offrant une véritable mixité, à la fois sociale (60 % de logements en accession et 40 % de logement social offrant des prestations identiques), mais aussi générationnelle avec 50 % de logements adaptés aux familles nombreuses. Il nous semblait en effet extrêmement important de créer une rupture avec le schéma trop fréquent des quartiers résidentiels séparés des quartiers plus modestes.

Nous avons voulu que Grand Large soit particulièrement innovant, aussi bien dans ses choix urbaines que techniques. En particulier, les "gâbles" sont isolés par l'extérieur, ils offrent des logements en double exposition du T2 au T5, la distribution entre les logements se fait par un noyau central, la ventilation est assurée par VMC basse consommation ou ventilation naturelle assistée, et les appartements sont alimentés par le réseau de chaleur produite par la sidérurgie. Bien sûr, l'organisation urbaine est organisée autour d'un grand parc paysager avec priorité aux modes de circulation douce et limitation des stationnements visibles. Ce quartier veut donc à la fois mettre en place une offre alternative à l'étalement urbain et, en offrant des logements individuels, "unifamiliaux" et collectifs pour toutes les catégories de populations, donner une nouvelle identité à la ville. Car nous voulons croire que, si l'identité des villes est bien sûr constituée de l'histoire de leur peuple et de leur territoire, elle est aussi caractérisée par les perspectives d'avenir que ces villes sont capables d'imaginer et d'offrir.

Au nord de ce quartier et en prolongement de la station balnéaire de Malo-les-Bains, Grand Large Nord disposera d'équipements publics structurants : le Fonds Régional d'Art Contemporain, un complexe patinoire + bowling, le Centre Européen de Loisirs et d'Accueil (nouvelle auberge de jeunesse), et une passerelle piétonne reliant le quartier à la station balnéaire...

Même s'il n'est pas vraiment labellisé, ce projet correspond tout-à-fait, de notre point de vue, à la logique d'un écoquartier. Et cela d'autant plus que nous comptons bien dépasser le simple stade de la démonstration technique pour en faire un outil de participation citoyenne (réunion des primo-occupants, réunions trimestrielles d'écoute et d'échanges avec les habitants, etc.) afin d'aider à utiliser au mieux ce qui est réalisé et à améliorer encore les futures réalisations.

Et, toujours, le combat pour l'intensité urbaine

Car, chez nous comme partout, l'intensité de la ville n'est pas forcément comprise sans un minimum de pédagogie urbaine : il s'agit toujours de faire entendre que la densité peut être vertueuse dès lors qu'elle coexiste avec des zones de partage de la ville. Chacun a donc droit à son jardin, à sa terrasse, à des éléments d'ensoleillement, de bien-être et de divertissement. Rappelons que la plage est à 500 m du site, et qu'elle ne fait pas moins de 15 km de longueur...

Notre travaillons depuis maintenant trois ans avec l'architecte -urbaniste catalan Juan Busquets sur un plan guide de restructuration du centre d'agglomération. Il aura pour but de mettre en œuvre un schéma de cohérence de centre-d'agglomération assez analogue à celui qui a été décrit pour Grenoble : de la densité urbaine avec du confort et de la qualité de vie urbaine, une diminution de la place de l'automobile avec des parkings de périphérie et un accès facile au centre-ville par des mobilités douces, etc. le principe général étant de s'appuyer sur les différentes couches de l'histoire matérielle de la ville pour en faire une lecture renouvelée

En résumé, nous estimons avoir déjà fait franchir une étape importante à notre ville, à la fois au point de vue économique, au point de vue patrimonial, et au point de vue du développement durable. Par exemple, pour les projets en cours, par un intervention de Lacaton -Vassal, le FRAC s'élèvera demain sur le site de l'AP2 dit la "cathédrale" ex atelier de construction navale, aujourd'hui la salle de sports a pris place derrière le pignon sauvegardé de l'ancien atelier d'ajustage des chantiers de France. Notre patrimoine industriel continue ainsi à témoigner et à vivre, c'est aussi une notion de développement durable que de réemployer le bâti existant en lui donnant de nouvelles fonctions en ré-interprétant son identité architecturale. Voilà donc les enjeux urbains qui sont aujourd'hui les nôtres, ces enjeux d'agglomération passent maintenant par le projet « Coeur d'agglomération » et doit nous porter pour les 10 à 12 ans à venir. J'aurais plaisir à vous en reparler lors d'une autre session..

A MARSEILLE : à l'attaque dans tous les compartiments du jeu !

Claude VALLETTE

Les caractéristiques et les atouts de Marseille tiennent à sa nature de ville-port de la Méditerranée. Un port qui, jusqu'à la seconde guerre mondiale, était un des plus importants de France, ce qui a donné à la ville sa

personnalité, mais qui a peu à peu perdu de sa puissance économique. Marseille a donc perdu 150000 habitants en 25 ans, (passant de 900000 à 750000 habitants), avec des échanges de population entre la ville et sa périphérie, et un important problème d'organisation du centre-ville comme en connaissent toutes les grandes cités.

Pourtant, depuis deux décennies, l'image de notre ville a beaucoup changé. Indiscutablement, un regard nouveau a été porté sur Marseille depuis qu'elle a accueilli la Coupe du Monde de football il y a 15 ans. Toutes les télévisions ont alors fait découvrir au monde entier le Stade Vélodrome, mais aussi notre Vieux Port, la Canebière, les Calanques, etc. Et, dans un domaine complètement différent le fait que Marseille soit aujourd'hui déclarée capitale européenne de la culture en 2013 est, pour nous, un challenge de première importance.

Mais il n'y a pas que le ballon rond et les spectacles dans la vie ; aussi, je vais tenter de vous décrire où se sont portés nos efforts depuis une quinzaine d'années.

Dynamisme économique

Sur le plan de l'urbanisme, un de nos premiers objectifs a été de relancer la dynamique de la ville en nous appuyant sur l'économie. D'où, avec la collaboration de l'État et des collectivités territoriales environnantes, l'opération d'intérêt national Euro-Méditerranée visant à la reconquête de la ville et du port. Un objectif dans la réalisation duquel une autre ville-port, Le Havre, a d'ailleurs été pour nous un exemple...

Pour la ville de Marseille, la difficulté de cette reconquête vient du fait que nous n'avons pas affaire à une friche industrielle, mais à un port en activité. Certes, le trafic le plus lourd est à Fos-sur-Mer, mais le port des basses carènes de Marseille est en activité. En conséquence, aujourd'hui, le maillage à réaliser entre la ville et le port, l'accessibilité aux espaces portuaires et la rentabilisation d'espaces qui n'ont plus la même utilité pour le port, tout cela constitue autant de vrais challenges.

Certes, il faut bien reconnaître que le programme Euro-Méditerranée a mis un certain temps pour démarrer, en raison de luttes d'influences visant à séparer le port de la ville, et en raison de mouvements sociaux divers de la part des personnels des ports. Mais les premiers résultats sont aujourd'hui au rendez-vous.

Renouvellement urbain

Ils ont d'abord consisté en une remise en valeur des entrées de la ville et, depuis quelques années, en différents projets urbains diversifiés car la ville était surtout développée au sud et paupérisée au nord, par rapport à l'axe touristique de la Canebière.

Nous avons donc mené un fort développement de la partie Nord, appuyé à la fois sur les atouts géographiques et sur le développement durable. Nous estimons, en effet, qu'il ne suffit pas de réaliser isolément des bâtiments à basse consommation, mais que la réhabilitation doit être conçue au niveau de chaque quartier et (c'est sans doute le plus difficile) dans le cadre d'une vision globale de la ville. Par ailleurs, nous allons ouvrir certains quartiers de Marseille qui sont encore très peu bâtis (voire un peu "campagnards"), car le foncier est pour nous un problème crucial, la ville ne pouvant pas s'étendre puisqu'elle est entourée de collines parfois escarpées.

Le développement urbain dans le respect du développement durable est donc pour nous une question des plus importantes.

Le challenge du "Grand Marseille"

La ville de Marseille a donc retrouvé son dynamisme, la population y revient depuis quelques années, mais nous avons encore beaucoup à faire pour en assurer une métropolisation satisfaisante, laquelle est pour nous une nécessité absolue.

Car nous ne pourrions pas assurer à nos concitoyens une qualité de vie satisfaisante dans la "cuvette" marseillaise si nous ne pouvons pas agir dans le cadre de ce que nous voudrions être un "Grand Marseille" (comme on dit aujourd'hui le Grand Lyon et on dira sans doute, demain, le Grand Paris). Or, le mot fait aujourd'hui encore peur, et certains maires de communes environnantes ont même organisé des référendums invitant leurs concitoyens à refuser cette idée à laquelle il faudra pourtant se résoudre tôt ou tard... Ce qui n'empêche d'ailleurs nullement que notre projet de PLU (mené parallèlement à notre projet de SCOT), soit très axé sur l'idée de proximité comme le sont déjà nos mairies de secteur (chacune d'elles a compétence sur plus de 100000 habitants) et les quartiers historiques de Marseille.

En résumé, le grand défi est donc de garder cette proximité sociale, cette qualité de vie en communauté, ce discours sur la ville, tout en se donnant le cadre juridique et les moyens d'action d'une grande communauté urbaine moderne.

Enfin, et bien que la région marseillaise ne soit pas vraiment une terre d'agriculture, je ne voudrais pas terminer sans évoquer, comme vous l'avez fait souvent aujourd'hui, la question de l'agriculture de proximité. Nous constatons une diminution particulièrement sévère des surfaces cultivées sur notre espace côtier. Les

questions de cultures maraîchères de proximité, de circuits courts sont restées longtemps ignorées, mais elles sont aujourd'hui de plus en plus présentes dans nos réunions de PLU et de SCOT.

Je suis persuadé que, à côté du développement durable, le maintien des jardins, l'organisation de la biodiversité et d'un recours maximal aux produits alimentaires locaux sont un devoir pour les élus. Mais sans doute est-ce le médecin qui reprend le dessus dans mes propos !

DANS CHAQUE VILLE, BEAUCOUP D'ATOUTS, MAIS AUSSI DES ZONES DE PROGRES...

GRENOBLE : nature sauvage et haute technologie

Philippe de LONGEVIALLE

Grenoble bénéficie de deux caractéristiques très séduisantes bien que jouant sur des registres tout à fait différents : la recherche (universitaire et industrielle) et la montagne.

Nous sommes évidemment très attachés à la préservation de notre formidable environnement naturel. Il n'est pas question ici de commettre les erreurs d'autres villes qui, comme Rio de Janeiro, ont construit sur la montagne même !

Et puis, bien sûr, il y a le pôle scientifique fort de ses chercheurs, de ses 6000 étudiants, et qui vit complètement en phase avec l'international puisqu'il accueille chaque année près de 20000 chercheurs étrangers.

On dit volontiers ici que l'on ne naît pas toujours Grenoblois, mais qu'on le devient toujours dès que l'on y habite. D'autres villes ont sans doute de plus fortes traditions, mais Grenoble est sans aucun doute une des villes les plus ouvertes sur le monde entier.

Nous essayons donc de combiner le progrès technique, qui est important mais n'est pas une fin en soi, avec la mise en œuvre du développement durable dans nos éco quartiers.

Nous profitons ainsi du savoir-faire de l'ensemble de nos chercheurs et de nos entreprises, le produit de leurs travaux (véhicules électriques, énergies renouvelables, etc.) se retrouvant souvent dans l'aménagement de la ville et dans la qualité de vie de ses habitants.

C'est, en définitive, ce mélange entre une nature omniprésente (STENDHAL ne disait-il pas : « *Au bout de chaque rue, il y a une montagne* » ?) et le plaisir de participer à de grandes aventures scientifiques qui fait que, si l'on vient étudier ou travailler à Grenoble, on a envie d'y rester toujours...

DUNKERQUE : une industrie durable pour une ville durable

Vincent LEIGNEL

Dunkerque est confronté à un double paradoxe :

Il s'agit d'abord de lutter contre la désindustrialisation tout en faisant entrer le développement durable dans la ville. Nous allons donc créer un centre de recherche universitaire en vue d'assurer notre développement économique à partir d'une industrie propre et diversifiée.

En second lieu, la question de la mobilité dans la ville est très délicate : comment introduire de la mobilité douce sans faire de l'automobile le mal absolu ? Je ne crois pas que nous connaîtrons des villes sans automobiles. Il me semble que nous aurons d'autres voitures, évoluant à partir d'autres technologies et avec d'autres modes d'utilisation. Nos cités de demain seront sans doute dotées de parkings de captation en entrée de ville, desservis par des navettes électriques, etc. Mais nous pouvons être optimistes : des villes portuaires ont déjà une certaine expérience de la mobilité collective puisque certaines d'entre elles ont même des téléphériques !

En fait, notre plus gros travail ne sera pas technique, mais psychologique : il consistera à faire comprendre et accepter par nos concitoyens cette évolution vers une ville où la priorité sera de se déplacer en bus, en tramway, en vélo ou à pied.

Cette pédagogie se fait déjà, en partenariat avec les acteurs locaux et au prix de beaucoup de concertation locale. Et partout avec les mêmes difficultés : par exemple, si l'on veut modifier le plan de circulation ou les zones de stationnement, on touche évidemment aussi à l'appareil commercial ; il est donc essentiel d'impliquer les acteurs du commerce pour que la réflexion aboutisse. C'est ce que nous faisons aujourd'hui dans notre travail de positionnement du centre ville.

Je dirais pour conclure que, si nous travaillons évidemment aussi sur les énergies renouvelables, notre énergie personnelle ne l'est pas moins. Nous serons même bientôt autonomes en matériaux de construction et adeptes des circuits courts puisque nos industriels spécialisés, à l'exemple de Cogéblock, produisent sur place !

Notre ambition est ainsi de mettre en place à Dunkerque des modes de fonctionnement les plus vertueux possibles, mais aussi et surtout de montrer à chacun de nos concitoyens qu'il doit avoir une empreinte environnementale la plus faible possible ; la Ville accompagne cette démarche.

MARSEILLE : Euroméditerranée, ITER, Cadarache, un Pôle Santé renommé, mais aussi la difficile question de la mobilité !

Claude VALLETTE

On a souvent dit qu'Euroméditerranée était un "accélérateur de métropole". Sans doute, mais il n'a pas été le seul élément moteur pour la ville. Comme Grenoble, Marseille a sa propre dynamique urbaine et sa propre ambition, et la région PACA dispose avec ITER, Cadarache, et le Pôle Santé marseillais de sites scientifiques de grande qualité.

Je crois que le problème le plus difficile à résoudre sera celui de la mobilité car Marseille est la seule grande ville française qui n'a pas de voie de contournement. Le système de voirie métropolitain a été voté en 1935 sur un plan de Marseille bien différent de ce qu'il serait aujourd'hui. De plus, si les achats des terrains nécessaires ont bien commencé dès cette époque... mais ils ne sont toujours pas terminés aujourd'hui ! Il y a là bien plus qu'une simple "lenteur méditerranéenne", et le phénomène devient véritablement insupportable.

Bien sûr, nous avons, comme toutes les grandes villes, construit un vrai réseau de transports en commun avec le métro et le tramway, mais il est très difficile de diminuer la circulation automobile, en particulier celle des personnes qui résident au Sud et doivent traverser l'espace clos pour aller travailler au Nord de la ville. Et nous sommes bien heureux quand les tunnels du Vieux Port ne sont pas fermés, auquel cas le métro est le seul moyen d'accès à la gare Saint-Charles. Que de temps et d'énergie sont alors perdus par les citoyens et les entreprises !

Nous avons évidemment élaboré un programme de réorganisation de la mobilité en ville, mais il est d'autant plus difficile à concrétiser qu'il nous faut à la fois mettre en place des circulations douces pour freiner la présence automobile (ce qui est classique aujourd'hui) et mettre en chantier des routes qui n'ont jamais été construites (ce qui est plus difficilement défendable quand toutes les autres villes développent les transports en commun).

Or, si nous savons bien qu'une société sans voitures n'est pas pour demain matin, la situation de notre centre-ville est dramatique. Le cadre de vie si agréable du Marseille de mon enfance s'est complètement détérioré à cause de la circulation et, surtout du stationnement en tous lieux, y compris sur les trottoirs et sur la chaussée, en double file et à grand renfort de feux de *warning*. Je crois donc qu'il faudrait d'urgence une volonté politique forte, toutes appartenances confondues, pour faire cesser de tels débordements.

Quoi qu'il en soit, il ne sera pas possible, dans nos villes méditerranéennes étroites, de faire cohabiter piétons, cyclistes, transports en commun et automobiles sans réduire drastiquement la présence de ces dernières. Cette question de la mobilité est donc pour nous une question à la fois vitale et très délicate.

NANCY : sous le drapeau de la Communauté Urbaine

Denis GRANDJEAN

Je crois que l'événement le plus déterminant pour l'évolution de Nancy a été le passage du statut de District Urbain à celui de Communauté Urbaine en 1996, soit 3 ans avant la loi Chevènement qui a limité à 500000 habitants la taille des Communautés Urbaines. L'organisation en Communauté Urbaine, associée à une formule d'intégration intercommunale très forte (on ne s'est pas contenté des compétences minimum), a été extrêmement fructueuse pour l'efficacité de nos politiques et de nos actions dans cette agglomération de 300000 habitants. Nancy y représente le tiers de la population, exerce des fonctions de centralité extrêmement fortes, et y possède un secteur sauvegardé important (150 hectares) et une zone classée patrimoine mondial par l'UNESCO.

Cette intercommunalité ambitieuse et active a soutenu efficacement depuis 1996 le développement de l'agglomération, qu'il s'agisse de zones d'activités, de ZAC résidentielles, d'appui à l'université, au logement étudiant. Dernier exemple symbolique, la restauration de la place Stanislas en 2005 (opération d'une ampleur exceptionnelle sur un site du XVIII^{ème} siècle de la ville-centre) a été en partie financée par la Communauté Urbaine du Grand Nancy, pour la moitié de son coût de 8 millions d'euros. Ce qui démontre combien il est volontiers admis ici y compris dans les petites communes que les espaces patrimoniaux centraux font partie d'une image et d'une culture commune.

Je pense donc que l'outil constitué par la Communauté Urbaine a été extrêmement important pour cette politique. Et quand j'entends Claude Vallette nous dire ses difficultés à créer une synergie entre Marseille et les communes environnantes, je comprends sa frustration, non seulement pour lui et ses collègues, mais surtout pour ses concitoyens qui en supportent les conséquences. Il est vraiment déplorable pour l'intérêt général que des politiques publiques ne puissent pas aller au bout de leur potentiel en raison de querelles locales souvent bien archaïques...

LA SALLE QUESTIONNE LES ELUS :

Gouvernance et démocratie de proximité :

Quels espaces de concertation pour faire vivre le développement durable ?

A GRENOBLE : 100 réunions par an

Philippe de LONGEVIALLE

Avec 22 unions de quartier, 6 conseils consultatifs de secteur, et une centaine de réunions publiques par an (soit environ 2 par semaine) sur les questions d'urbanisme, Grenoble a une forte pratique de la démocratie locale !

Il semble donc que nos concitoyens ont tous les outils nécessaires pour s'approprier effectivement l'aménagement urbain et le projet de ville. Encore faut-il, d'une part, qu'ils en aient vraiment envie et, d'autre part, que cette démocratie locale ne soit pas confisquée par quelques-uns, et souvent par les mêmes.

La limite de l'exercice démocratique est en effet que les unions de quartier, surtout celles de centre-ville, ont souvent une vision très conservatrice et très autocentrée des problèmes, alors que nous-mêmes raisonnons en projets de ville, voire d'agglomération, voire sur les 260 communes de la région grenobloise. Toute la difficulté est donc de maintenir avec les habitants un vrai contact constructif, sans se laisser piéger par des intérêts catégoriels ou locaux venant en contradiction avec la vision globale d'un projet conforme à l'intérêt général.

Cela dit, après la concertation vient l'heure de la décision qui est de la compétence des élus. Et il convient alors de savoir déterminer à quel moment on doit considérer que les avis ont été recueillis, et que le débat doit être clos pour céder la place à la décision.

Faire intervenir les professionnels

S'il est, par exemple, un domaine où il n'est pas envisageable d'agir sans concertation, c'est évidemment celui de la densité. Elle est d'une façon générale, mal perçue par les habitants, voire ressentie comme une agression, alors que, si elle est correctement traitée à l'échelle de la ville, elle constitue un élément d'intégration et de convivialité.

Nous effectuons ce travail pédagogique, en particulier au cours de ces réunions de concertation. Mais nous imposons aussi à chaque promoteur immobilier, avant même tout dépôt de permis de construire, d'organiser une réunion publique sur son projet urbain, celui-ci ne concernerait-il que 10 ou 15 logements. Les promoteurs le font d'ailleurs volontiers, même si aucune législation ne les oblige à le faire et, à cette occasion, ils se confrontent à la réalité, ce qui permet d'améliorer les constructions à venir.

Je pense que cette démarche est d'autant plus importante que nos projets d'urbanisme s'inscrivent évidemment dans des stratégies à longue échéance alors que nos concitoyens ont souvent tendance à raisonner à court terme sur l'évolution de leur cadre de vie. Il nous appartient donc de ne pas tomber dans cette gestion quotidienne et de savoir garder une vision à long terme du résultat de nos travaux.

Des ateliers de travail

Enfin, si nous sommes tous d'accord pour dire que les gens vivent très mal les décisions qui sont prises sans eux, et que la concertation est donc indispensable, encore est-il cependant souhaitable de tenter d'en renouveler la forme. L'expérience montre en effet que les grandes réunions publiques classiques trouvent vite leurs limites car on y trouve souvent les mêmes habitués ou les mêmes professionnels de la contestation. Nous nous orientons donc plutôt vers des modes de participation un peu différents, par exemple en formes d'ateliers urbains travaillant sur des sujets précis, ou sur des thématiques qui n'engagent pas nécessairement de processus décisionnel mais permettent de révéler des idées ou des propositions nouvelles. Ainsi est-il possible de sortir du schéma traditionnel de face-à-face entre élus et population qui se révèle souvent par trop décevant.

A MARSEILLE : montée en puissance des Comités de Développement

Claude VALLETTE

Je suis tout à fait en accord avec les propos de Philippe de LONGEVIALLE sur la nécessité et les difficultés de la concertation. Marseille a été parmi les premières villes de France à mettre en place des comités de quartier, mais il est vrai qu'il n'est pas facile de leur donner à ceux-ci un caractère véritablement représentatif de l'ensemble de la population.

Par ailleurs, nous avons donné de l'ampleur aux Conseils de Développement autour de thématiques spécifiques comme l'évolution du SCOT et des PLU, les projets de développement, etc. Leur fonctionnement donne toute satisfaction, à un point tel qu'ils sont amenés aujourd'hui à intervenir sur d'autres sujets comme la LGV PACA.

Les Conseils de Développement d'Aix-en-Provence, d'Aubagne et de Marseille sont même amenés à travailler assez souvent ensemble, ce qui sera sans doute favorable à notre progression sur le chemin de l'intercommunalité...

Quoi qu'il en soit, et même si l'on ne peut pas toujours échapper aux confrontations politiques dans les débats publics, il est important d'expliquer sans cesse et de faire participer les citoyens à l'élaboration de tous les projets.

A NANCY : choisir soigneusement ses sujets...

Denis GRANDJEAN

En écoutant notre collègue Philippe de LONGEVIALLE, je me rends compte que je suis bien imparfait car beaucoup moins soucieux de concertation qu'il peut l'être lui-même.

Pour tout dire, j'ai quelques doutes sur l'intérêt de certains débats participatifs, et je pense en tout cas que la pertinence de la concertation est inversement proportionnelle à l'étendue du sujet à traiter. En d'autres termes, si elle peut être utile sur un sujet limité ou de vie quotidienne, les thèmes importants et/ou généraux ne manquent jamais d'entraîner de la part des participants les discours convenus ou les tics de comportement que nous avons dû supporter tant de fois...

...et avoir le courage politique des ses choix !

Par conséquent, je plaiderais plutôt pour le courage de l'action politique. C'est à dire qu'il faut prendre ses responsabilités, assumer ses choix et, évidemment, les expliquer.

Lorsque nous avons pris la décision de restaurer la place Stanislas, cela supposait qu'on la piétonnise, ce qui amènerait la suppression d'un axe de circulation majeur (18000 voitures/jour !) de la ville. Et cela a pourtant été fait ! Si nous avons eu l'imprudence d'organiser un référendum sur le sujet, rien ne se serait passé : l'idée de couper cet axe de circulation historique était totalement impopulaire et, dans l'équipe municipale même, André Rossinot n'aurait pas eu la majorité sur ce projet.

Il était d'ailleurs exclu que ce chantier donne lieu à concertation puisque, s'agissant d'un patrimoine national et même patrimoine mondial, le lieu était sous contrôle de l'Administration des Monuments Historiques. Bien sûr, nous avons expliqué le projet à tous les intéressés (commerçants, commissions de quartier, élus des communes environnantes) ; bien sûr, nous avons tenu compte des besoins et des enjeux de toutes les parties intéressées, mais le contenu du projet ne pouvait donner lieu à débat.

Je pense que le Maire de Nancy a eu, en l'espèce, un courage politique particulier et une exacte capacité d'anticipation des effets urbains de cette décision. Finalement, le peuple lui a donné raison parce que la restitution de la place Stanislas est, cinq ans plus tard, un total succès patrimonial et urbain. Cette grande place a été remise au cœur de l'agglomération, et les Nancéiens en sont aussi fiers que les Parisiens peuvent l'être des Champs-Élysées ou les Deauvillois peuvent l'être de leurs "planches".

Sur un sujet totalement différent, la question se pose d'ailleurs dans les mêmes termes lorsque vous voulez entamer un chantier de construction d'habitat social. Si vous avez l'imprudence de lancer une concertation générale, vous avez de grandes chances pour que votre projet soit vidé de sa substance, voire retoqué, et cela bien sûr avec les meilleurs arguments du monde. Le logement social, donc la mixité sociale, est un choix politique que les élus doivent évidemment expliquer, mais aussi assumer et imposer si besoin est. Les échéances municipales suivantes apporteront ensuite leur sanction, positive ou négative.

Philippe de LONGEVIALLE

Il est effectivement hors de question d'entamer un débat sur l'opportunité de l'édification de logements sociaux, alors qu'il est au contraire hautement souhaitable de recueillir tous les avis sur les modalités pratiques de cette implantation, sur son intégration dans le quartier, selon quelle forme urbaine, etc.

Tous les grands projets d'équipement relèvent d'ailleurs essentiellement de la décision politique des élus. Ainsi, alors que Grenoble est aujourd'hui très fière d'avoir été la première collectivité territoriale à réintégrer le tramway dans la cité, le projet a pourtant bien failli ne pas voir le jour. En application d'une promesse de campagne, un référendum d'initiative locale a en effet été organisé en 1983 sur l'opportunité du projet : le "oui" l'a emporté, mais de justesse avec 51 % contre 49 % de "non"... et avec une participation de seulement 17 % du corps électoral ! En particulier, les commerçants du centre-ville, qui étaient farouchement opposés au projet, reconnaissent en être aujourd'hui les principaux bénéficiaires.

On peut en déduire que la construction d'un tramway est une décision essentiellement politique qu'il convient de prendre sans la soumettre à référendum. L'exercice de la démocratie a aussi ses limites...

Densité réelle et densité perçue :

Quelles formes urbaines pour faire accepter la densité ?

Comment construire plus dense et plus vert ?

Les vertus de l'îlot ouvert

Philippe de LONGEVIALLE

A Grenoble, nous avons fait le choix de densifier en utilisant le principe de l'îlot ouvert, c'est à dire de construire des formes urbaines permettant d'accueillir davantage d'habitants, mais avec moins d'emprise au sol, donc davantage d'espaces verts, de commerces et de services de proximité.

N'oublions jamais que seule la densité permet aux commerçants et aux artisans de s'installer et d'exercer dans de bonnes conditions. Une bonne boulangerie a besoin de travailler pour 3000 clients chaque jour et, sans densité, il n'y aura jamais de boulangerie, d'épicerie, de librairie-presse, et de commerces de proximité. Cela dit, la densité n'est pas un choix d'architecte, mais relève, elle aussi, de la compétence des élus. Bien sûr, lorsqu'il s'agit de projets importants, nous nous faisons aider par de grands noms : CHEMETOV, de PORTZAMPARC, VASCONI, KLOUCHE, MARGUERITE, etc., mais les décisions sont d'abord politiques.

Nous passons beaucoup de temps à expliquer, dans nos réunions publiques, comment l'organisation d'un quartier peut avoir une influence sur la densité perçue, sans rapport avec la densité réelle. Que les formes urbaines en îlots fermés, ces immeubles de hauteur uniforme que nous avons connu il y a quelques décennies donnent une impression de forte densité due à leur aspect de front urbain sans dégagement et sans vue sur le lointain. Au contraire, un quartier composé d'immeubles plus hauts, avec des vues, des transparences et des espaces publics au sol, sera bien mieux perçu, même s'il accueille davantage de foyers.

Le travail sur la forme urbaine est extrêmement important pour faire accepter la densité parce que les habitants doivent disposer de services, d'espaces publics, de lieux de verdure. Nous travaillons beaucoup les formes urbaines de Grenoble pour tenir compte de cette dimension à la fois pratique et psychologique de la question.

Intensifier toutes les fonctions de la ville

Claude VALLETTE

Tout à fait d'accord avec vous ! D'ailleurs, La Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme a publié, sous la direction d'André Rossinot, une étude intitulée "*Habitat, formes urbaines : Densités comparées et tendances d'évolution en France*" (1) montrant combien les deux thèmes sont interdépendants.

Quand on emploie, à la place du terme de densité, celui d'intensité urbaine, c'est bien parce qu'il s'agit pour nous d'intensifier toutes les fonctions de la ville : le logement, les transports, les équipements publics, les espaces de rencontre, les espaces verts que l'on va créer, les sols que l'on va libérer, etc.

Quand on aborde ce sujet de façon pédagogique, quand on explique aux citoyens que les quartiers auxquels ils sont attachés sont, en réalité, plus denses que ceux qu'on leur propose de construire, ils acceptent volontiers de réviser leur vision de la question.

Choix architecturaux : les plus grands noms font preuve de modestie

Denis GRANDJEAN

Je crois aussi que la question se pose en termes différents à chaque endroit. Chaque ville a son "génie du lieu", c'est à dire son contexte, son histoire, son paysage urbain préexistant et plus ou moins naturel. En conséquence, il convient toujours d'aborder le sujet avec une certaine humilité quand il s'agit d'occuper ou de réoccuper certains sites.

Quand il s'agit de les réoccuper, le travail est, d'une certaine façon, plus facile puisqu'on n'est pas en face d'une page blanche : on a déjà des références et une histoire qu'il s'agit alors de prolonger. Beaucoup des architectes avec les quels nous travaillons sont très attentifs aux traces et aux signes préexistants, et ils essaient d'en garder le plus possible comme points d'accroche des nouveaux vocabulaires architecturaux à développer.

Je pense donc simplement qu'il faut faire preuve de beaucoup de modestie, alors que nos écoles d'architecture incitent trop à exprimer l'originalité à tout prix, voire la mégalomanie, et n'insistent pas assez sur le fait que nos villes sont largement constituées d'architecture ordinaire.

Il existe, certes des monuments qui ponctuent le paysage urbain, mais il serait épuisant de vivre perpétuellement dans l'héroïsme architectural. Nous avons tous à l'esprit l'exemple de ces villes nouvelles qui ont beaucoup donné dans de véritables catalogues d'architectures plus ou moins innovantes et dont le résultat, souvent typique d'une époque est, il faut le reconnaître, un peu assommant parce que rapidement "daté". On ne construit pas un lieu de vie cohérent avec une accumulation de bâtiments qui prétendent tous se distinguer des autres...

Nous avons le privilège de posséder, dans nos villes occidentales, un vrai patrimoine architectural qui est, certes, une contrainte, mais une contrainte positive. Nancy et les communes environnantes ont toutes une histoire, avec un héritage plus ou moins prestigieux mais qui a le mérite d'être là ; en conséquence, dans ce

domaine comme dans d'autres, il convient de poser d'abord ses pas dans ce qui existe, de créer des continuités et, ensuite seulement, d'innover si c'est nécessaire.

Enfin, au-delà des choix architecturaux, le rapport harmonieux entre le végétal et le minéral est, lui aussi, une question de cas d'espèce. Je pense que chaque site a ses exigences et qu'il ne faut pas être prisonnier des ratios. Là non plus, le bon sens ne peut pas toujours se réduire en équations.

Projets lourds : les avantages de la démarche ADDOU

Frédérique BONNARD-LE FLOC'H

A propos de concertation et de courage politique, et sur la meilleure façon de faire partager une vision à long terme, je voudrais porter un témoignage.

La démarche ADDOU nous donne les moyens de faire partager une vision à long terme de nos projets, notamment concernant des extensions urbaines ou des rénovations lourdes sur des périmètres importants, et de les pré-construire avec les habitants.

La difficulté principale à gérer est alors l'attente des groupes sociaux concernés, surtout des personnes plutôt âgées qui ont souvent des intérêts à défendre. Les politiques ont alors la possibilité d'associer aux débats des partenaires tels que les Conseils de Développement, les comités économiques des Chambres de Commerce ou d'Agriculture, et tous les partenaires disposés à enrichir vraiment le projet. Nous pratiquons ainsi à Brest dans le cadre de tous les projets d'extensions urbaines.

Intensité urbaine : pragmatisme d'abord !

Concernant la question un peu théorique sur la densité et l'intensité, je crois qu'il ne peut guère exister de démarche-type en la matière. Nous avons, certes, la mission de rédiger des PLU et des règlements, mais nous ne devons pas en être prisonniers. N'étant pas des fonctionnaires mais des élus, l'important est, pour nous, d'être à la fois très fermes sur les objectifs, tout en gardant une marge d'initiative. Car, en définitive, c'est toujours l'intérêt du projet qui doit commander.

QUESTIONS A ALAIN MAUGARD

Du bien bâtir au bien vivre : quelle ville pour demain ?

Comment concilier ville ancienne et nouveaux modes de vie nouveaux ?

Alain MAUGARD

Là est la vraie question de fond.

Il me semble que l'urbanisme est en train de passer progressivement d'un raisonnement dans lequel tout pouvait se résoudre par le dessin à une vision du sujet beaucoup plus profonde et plus riche parce que plus humaine. Le dessin ou la forme urbaine doivent être considérés aujourd'hui au service d'un projet de ville, ce qui oblige donc à réfléchir d'abord sur notre mode de vie en ville.

Une évidence : le dessin dicte le mode de vie

D'ailleurs, à la réflexion, lorsque nous parlons de bâtiments HQE, d'écoquartiers, de ville durable, nous nous trompons peut-être d'objet. Ne devrions-nous pas, en réalité, créer des bâtiments, des quartiers et des villes qui nous assurent un "mode de vie durable" ? Ce n'est donc pas le produit qui doit être durable, mais le service qu'il doit nous rendre. Nous allons donc bien au delà du "simple" dessin pour réfléchir à notre mode de vie et, pourquoi ne pas le dire, à notre espace de liberté dans la ville.

Loin de moi l'idée que le dessin des villes n'a pas d'importance ! L'expérience nous a largement prouvé que certaines morphologies urbaines rendent obligatoires certains modes de vie. Il y a, par exemple, une morphologie des villes dédiées à l'automobile, caractérisée par l'étalement, la très faible densité, un maillage des rues dont les carrefours sont distants de plusieurs centaines de mètres, etc. Nous nous rendons bien compte qu'une ville dont le maillage de voirie est très lâche ne peut être parcourue qu'en voiture, et que le mode de vie en découle puisqu'il est impossible de "repérer" un commerce quand on roule à 60 km/h. La morphologie de la ville a donc une influence indiscutable sur le mode de vie de ses habitants.

Villes de demain : les plus anciennes seront les plus modernes !

Quand, avec les maires de grandes villes, nous avons tenté de déterminer les caractéristiques de la ville durable de demain, nous sommes d'abord partis d'un constat : la partie historique des villes (qu'elle soit du

Moyen Age, ou Renaissance, ou classique, ou baroque) est très facile à parcourir sans automobile. Il sera donc très facile de s'en servir pour y implanter demain des circulations douces. Évidemment, il faudra y réimplanter un certain nombre d'activités, commerces et services de proximité, qui en étaient partis au cours des dernières décennies, et les doter de certains équipements de confort et d'hygiène, mais il n'y aura là rien d'insurmontable et ce sera même une façon de manifester notre respect de l'histoire urbaine.

Il me semble donc que les villes qui auront le plus de difficultés pour adopter un mode de vie durable seront les villes les plus récentes, celles qui se sont construites autour de l'utilisation de l'automobile, alors que nos vieilles villes européennes seront paradoxalement devenues les plus modernes parce que les mieux adaptées à la reconquête d'un mode de vie durable.

Ainsi, selon que la Chine du XXIème siècle adoptera le modèle urbain américain ou le modèle urbain européen, l'empreinte écologique de son milliard d'habitants sera complètement différente.

En conclusion, notre vieille Europe a sûrement une longueur d'avance sur ce sujet...

Proximité et biodiversité : le retour au bon sens, certes, mais comment ?

La densité a besoin d'espace !

Alain MAUGARD

Vous avez énoncé ce matin une idée intéressante selon laquelle la densité urbaine est plutôt l'intensité de l'ensemble des fonctions de la ville. Vous avez ensuite ajouté que le territoire de la ville devrait comprendre non seulement l'espace bâti, mais aussi les parcs urbains (tout le monde l'admet aisément), les forêts (comme poumon de la ville), ainsi que les zones maraîchères environnantes comme pôle alimentaire de celle-ci.

Des idées qui amènent à voir la ville d'un œil complètement neuf en n'admettant plus que sa frontière naturelle serait celle du minéral et que, au-delà, la nature et l'agriculture lui seraient étrangères,

Nous organiserions alors, par exemple sur une bande de 30 km entourant la ville, une agriculture qui n'aurait plus rien de commun avec la monoculture (colza, betterave, soja ou céréales vouées à nourrir les animaux de boucherie) que nous connaissons aujourd'hui, mais serait une véritable zone maraîchère de subsistance destinée à la cité.

Il faut défendre cette idée selon laquelle notre civilisation, si elle est essentiellement urbaine, a cependant besoin d'espace pour prospérer. Tous ceux qui, aujourd'hui travaillent sur la densité savent bien que, paradoxalement, il faut de l'espace pour que celle-ci soit agréable à vivre.

Les "signaux faibles" d'une demande forte

La biodiversité est une autre nécessité, mais elle n'est pas sans surprises. Ne vient-on pas de découvrir que les abeilles, qui se portent si mal à la campagne (en raison de certains épandages d'insecticides) se portent très bien en ville, où elles se nourrissent des fleurs de nos parcs et de nos balcons ? Il est extraordinaire que cette ville, tant honnie par les écologistes de la première heure en raison de ses excès d'alors, est aujourd'hui l'endroit où se multiplient les ruches et les groupements d'apiculteurs. La ville serait-elle devenue un lieu privilégié de préservation des espèces animales ?

Et qui ne cultive pas aujourd'hui sur son balcon des tomates-cerises, du laurier, des fines herbes et tous condiments propres à agrémenter sa cuisine ? On dit même que quelques volailles seraient élevées à Paris. La biodiversité arrive donc en force !

Tout cela est assez marginal mais nous sommes bien en présence d'un mouvement d'ensemble qui révèle une vraie demande, de la part des urbains, pour de nouveaux modes de vie...

Le "déclic" de la question environnementale I

On dit souvent aujourd'hui que le mode de vie urbain ne vont pas changer rapidement, parce que les changements de la morphologie et de l'organisation de la ville prendront eux-mêmes un certain temps. J'aurais pourtant tendance à penser que cela pourrait se faire plus vite qu'on ne le croit, et que la question environnementale constitue une formidable opportunité en ce sens.

Cette question environnementale nous a en effet tous déstabilisés, et il faut bien reconnaître que les questions d'écologie et de développement durable, de marginales qu'elles étaient il y a une vingtaine d'années, sont aujourd'hui majoritaires comme en témoignent certains résultats électoraux.

Au-delà des seules questions d'environnement, les citoyens d'aujourd'hui réfléchissent à leurs pratiques, sont prêts à repenser leur mode de consommation, et sont beaucoup plus ouverts au changement, fût-il éventuellement quelque peu contraignant.

Aujourd'hui, les maires ne se font plus retoquer, mais réélire, sur des projets de tramways ou de zones piétonnes de centre-ville ; les couloirs de bus parisiens (même si le nombre des bus n'a pas augmenté pour autant) n'ont pas empêché l'équipe municipale en place de remporter un deuxième mandat ; et qui aurait cru

autrefois qu'on imaginerait un jour de supprimer définitivement la circulation automobile sur la voie Georges Pompidou à Paris ?

Il s'agit donc bien, là aussi, d'une nouvelle vision de notre mode de vie dans la ville, et qui montre que les citoyens sont prêts à changer très vite !

Observons en effet toutes les initiatives qui naissent dans nos quartiers. Par exemple, des citoyens (qui ne sont pas tous des "bobos") acceptent de se grouper en AMAP pour commander à des maraîchers les légumes de la semaine en prenant en compte le rythme des productions saisonnières. D'autres proposent de s'approvisionner dans leur gare SNCF ou de RER plutôt que dans des marchés (lesquels ne sont aujourd'hui ouverts que pendant les heures de bureau, alors que des marchés se tenant de 18 h à 21 h leur seraient bien plus utiles).

La balle est aujourd'hui dans le camp des élus...

Pourquoi ne pas profiter de ces initiatives sociétales, de cette capacité à évoluer révélées par tous les signaux faibles qui nous sont ainsi donnés ? Pourquoi nos élus ne sauraient-ils pas détecter, faire vivre et développer ces changements de mode de vie ?

Ce qui nous amène à évoquer la participation des citoyens au débat public : on ne leur demanderait alors pas de donner leur avis sur des questions pour lesquelles ils ont souvent le sentiment que tout est joué d'avance et sans eux : on leur demanderait de donner leur avis sur des sujets de proximité, des questions de leur vie quotidienne et d'organisation de leur quartier. Ils s'exprimeraient alors d'autant plus volontiers que, n'étant plus sur des sujets de spécialistes, n'ayant plus de raison de faire le complexe du statut social, ils auraient le sentiment d'être pour une fois écoutés et que leurs propositions ne seraient plus lettre morte.

Cette égalité dans le débat public local, où les individus prendraient conscience qu'ils peuvent peser sur les événements, serait alors facteur d'égalité sociale, permettant de réduire les déséquilibres sociaux dans la ville. Elle devrait constituer un moyen efficace d'amener nos contemporains à s'intéresser de nouveau aux affaires de sa ville, quittant ainsi cette attitude de refus, voire de mépris, si souvent affichée aujourd'hui à propos de la vie politique.

Je pense que, en cette époque de mondialisation où nos concitoyens ont le sentiment de ne plus pouvoir peser sur les événements, il est important qu'ils retrouvent un espace – celui des choix d'organisation et de gestion de la ville – où la discussion et la décision leur appartiennent sans qu'il soit besoin d'attendre une quelconque autorisation de qui que ce soit. Il faudra d'ailleurs, dans ce but, que la politique de décentralisation aille au bout de ses ambitions déclarées...

Un besoin universel : pouvoir décider pour soi-même

En définitive, et je terminerai sur ce point, tout cela révèle un immense besoin d'autonomie de la part de nos concitoyens.

Un exemple révélateur est celui du succès des bâtiments à énergie positive. Pourquoi ces derniers ont-ils connu un succès si rapide alors qu'ils n'étaient initialement qu'une possibilité technique à long terme ? Parce qu'ils apportaient un début de réponse à un immense besoin d'autonomie, d'indépendance, de maîtrise (même si elle est encore imparfaite) des conditions de production et de consommation de l'énergie ! Avec le temps, plus le quartier et la ville vont acquérir leur autonomie concernant l'énergie, l'eau, toutes les ressources naturelles et le recyclage des déchets, plus cette autonomie dépassera le simple domaine environnemental pour entrer dans le champ politique...

Un champ politique où chacun s'affirme, évidemment, partisan de la croissance verte. Encore faut-il savoir que ce mot peut avoir des contenus très différents, à commencer par le "*green washing*" de certaines sociétés pétrolières transnationales...

Mais celle dont nous parlons aujourd'hui est d'une autre nature, et ne parle jamais de délocalisations : il s'agit de produits et de services locaux, donc d'emplois locaux, tout cela porté par une vraie démocratie locale !

Certes, nous connaissons toujours des produits industriels délocalisés, mais nous aurons ainsi entamé une reconquête de toutes les denrées que nous avons un peu trop systématiquement pris l'habitude de nous fournir ailleurs, au détriment de nos agriculteurs.

LA VILLE DE DEMAIN : L'AFFAIRE DE TOUS, DE L'INGENIEUR... AU POETE ?

Jean-Robert MAZAUD

Il n'est guère possible de parler de la ville sans en aborder tous les sujets : la technique, le beau, l'imaginaire, le symbolique et le vivant, dont la biodiversité. Avec, en facteur commun, la dimension

environnementale.

Je crois que, effectivement, nous assistons, comme vous l'avez démontré, à un changement de paradigme, donc de sémantique. Encore que, et je le regrette, nous n'ayons pas parlé de la politique de l'espace qui, elle aussi, est importante pour la ville. Car si nous voulons appliquer ce nouveau paradigme et conjuguer cette nouvelle sémantique, il est clair que nous devons changer aussi les critères de fabrication de la ville. Par exemple, sans doute ne parlerons-nous plus d'alignement des immeubles par rapport à l'axe de la chaussée mais, comme c'est déjà l'usage au CSTB, de "taux de ciel". Sans doute, également, allons-nous parler d'ombres portées et du métabolisme de la ville comme productrice d'énergie citoyenne. Parce que, en définitive, si nous voulons produire de l'énergie dispersée, mettre des capteurs au-dessus de chaque logement, faire du tri sélectif dans chaque cuisine ou dans chaque salle de bains, il faudra bien disposer de ce que l'on pourrait appeler l'énergie citoyenne.

Je pense donc que nous sommes bien tous sur la même ligne de pensée, mais il me semble que, désormais, l'architecte, l'urbaniste, le paysagiste et, pourquoi pas, le philosophe et le poète devront apporter leurs idées à l'ingénieur.

La crise que nous vivons aujourd'hui doit avoir ses côtés positifs et excitants. Elle doit nous inviter à ne plus construire des tours où tout est mort, aux fenêtres fermées (aucune chance d'y voir des abeilles), et dont sont bannies les plantes vertes par crainte des virus. Nous devons désormais pouvoir utiliser de nouveaux critères de vie, de nouveaux modes de calcul, de nouveaux indicateurs, de nouvelles méthodes et de nouveaux logiciels, mais à condition de savoir où nous voulons aller. Or, pour savoir vraiment où nous voulons aller, nous devons désormais faire aussi un peu de philosophie, de poésie, en d'autres termes être dans le monde des vivants et aimer regarder les abeilles...

De même, si nous voulons effectivement rendre la ville plus intense et le pavillonnaire moins aguichant, il faudra emprunter à ce dernier ses animaux (y compris les abeilles, mais aussi les mouches et les moustiques) et ses végétaux y compris les tomates (les vraies, pas les micro-tomates de dinette). En résumé, il faut que tout ce qui est vivant soit complètement intégré à la ville de demain.

(1) Sous la direction d'André Rossinot, Marcel Belliot, Francis Cuillier et Nathan Starkman, Octobre 2006 ; *Habitat, formes urbaines : Densités comparées et tendances d'évolution en France*, Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU)