



EXPO les villes en mouvement – 1^{ère} édition

PROJETS URBAINS : BILAN ET PERSPECTIVES

Débat du 02 juillet 2007
Espace Icare – Issy les Moulineaux

Sous la présidence de et en présence de :

André SANTINI, Ancien Ministre, Député des Hauts de Seine, Maire de la Ville d'Issy les Moulineaux

Et de :

Alain MAUGARD, Président du CSTB

En présence de :

- **Pierre DUBOIS**, Adjoint au Maire à l'aménagement et à l'urbanisme de la Ville de Roubaix
- **Michel DUCHENE**, Adjoint au Maire à l'urbanisme, aux espaces publics, à l'habitat, aux transports, à la démocratie locale de la Ville de Bordeaux
- **André NAZEYROLLAS**, Premier Adjoint au Maire de la Ville de Metz, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole (CA2M)

André NAZEYROLLAS

Il y a deux constats à faire :

- pour moi ce n'est pas celui qui entreprend et qui prend des risques qui court les plus grands risques c'est celui qui ne fait rien.
- il n'y a pas vraiment d'avenir pour celui qui n'a pas de projet, donc les villes sont condamnées à avoir des projets dès qu'elles veulent se développer.

Par exemple, à l'occasion de l'arrivée du TGV sur Metz, nous avons décidé avec le concours de la région, de réaliser une étude sur ce qu'il s'était passé dans les villes qui avaient eu le TGV, comment elles avaient anticipé. Nous avons découvert qu'il y avait très peu de villes qui avaient fait des études préalables à l'arrivée du TGV et qu'il s'était passé des choses dans les villes qui avaient pris des risques et engagé des opérations, et il ne s'est rien passé dans les villes qui n'avaient rien préparé.

L'arrivée du TGV ne va pas changer une ville du jour au lendemain, les effets TGV sont observés sur une dizaine d'années, par contre il faut avoir des projets et les mettre en œuvre. **Il faut toujours avoir un projet d'avance même si ce n'est pas celui là que l'on réalise.**

Pierre DUBOIS

Il y a une trentaine d'années, on venait visiter un certain nombre de villes de la région parisienne, dont Issy les Moulineaux, pour voir les projets de reconversion de friches industrielles.

A Roubaix, la production textile, qui représentait 30 000 emplois il y a 25 ans, n'existe plus aujourd'hui. C'est une ville où deux tiers des ménages sont non imposables, où 30 000 personnes (sur les 100 000) vivent de minima sociaux ou assujettis à la couverture médicale universelle.

Par rapport à une situation apparaissant tout à fait lourde, avec des handicaps difficiles à surmonter, nous avons insisté sur trois points :

- une exigence absolue de qualité dans nos projets urbains au niveau de la capacité à fédérer des énergies
- l'insistance mise sur le levier que représente la culture dans le changement d'image de la ville (par exemple la piscine de Roubaix reconvertie en Musée a accueilli son millionième visiteur 5 ans après son ouverture)
- un regard nouveau, dans une ville industrielle, sur son patrimoine.

Pour toute information

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com



Michel DUCHENE

Nous avons pris des risques à partir de 1995. Bordeaux est une ville qui s'était un peu oubliée, on parlait de la "belle endormie". 1995 représente donc une rupture culturelle, la volonté de recentrer le centre-ville, de ramener les habitants et les commerces dans le centre-ville, de requalifier l'ensemble des 4 km de quais, les grands espaces emblématiques; de tout faire pour que la ville devienne une grande métropole européenne.

Cela a été un combat de tous les instants à marche forcée : nous avons été, je crois, la seule ville au monde à réaliser en même temps, en l'espace de 3 ans, trois lignes de tramway, tout en réalisant les travaux concomitants au tramway.

Nous avons voulu dès le premier mandat travailler en concertation avec les habitants (2 000 réunions de concertation) pour les faire participer à ce changement. Je pense que les Bordelais ont ressenti ce changement comme un changement positif. En 7-8 ans, nous avons gagné près de 30 000 habitants et de nombreux mètres carrés de commerces.

Aujourd'hui, les habitants partent moins en périphérie car la ville est devenue beaucoup plus attractive et agréable à vivre.

Un projet urbain c'est un combat de tous les instants, il doit se développer dans le temps mais il faut aussi savoir donner envie de cette nouvelle ville. Il faut prendre des risques.

On a tendance à considérer que les propositions que nous faisons sont évidentes, que les habitants vont les comprendre, les accepter, les soutenir, ce n'est aussi simple.

Hedwige de PENFENTENYO

Chaque ville se développe en fonction de son histoire, de sa géographie, de son berceau économique, mais nous avons pu constater qu'il y avait trois axes forts :

- une **reconstitution de la ville sur elle-même**, avec un centre-ville qui reprend son rôle de place d'échanges, de commerce, de service et devient une zone d'attractivité de la ville qui grandit sans cesse.
- une **exigence de qualité urbaine**, à la fois marquée par une qualité architecturale avec l'appel à de grands d'architecture et par une volonté des élus de travailler avec des urbanistes qui sont à l'écoute du terrain.
- **l'impact du développement durable**, qui se traduit souvent par deux grands thèmes : la politique des transports qui est entièrement revisitée (avec le retour du tramway) et l'espace paysager.

André NAZEYROLLAS

Il y a 35 ans le Maire avait décidé de faire une étude d'image sur Metz, dont se détachaient trois perceptions principales :

- Metz ville militaire
- Metz ville glaciale sur le plan climatologique
- Metz ville industrielle, ce qui était surprenant car une des caractéristiques de Metz est de ne pas avoir d'industries.

Il n'était pas utile de dire que Metz n'est pas la ville que l'on croit mais il fallait changer les choses au fil du temps. C'est donc le travail qui a été engagé avec 2 axes majeurs qui se poursuivent :

- **le développement des espaces verts** (passage de 40 ha à 400 ha pour une ville d'une surface de 4 000 ha, Metz est une ville assez dense, qui ne s'est pas éparpillée et donc a encore des réserves foncières).
- **la qualité du bâti** (opération généralisée sur tous les quartiers de la ville de ravalement obligatoire et d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat).

L'ensemble des opérations de développement urbain dans les villes a trois piliers communs :

- la qualité du projet urbain. L'urbanisme aujourd'hui est un urbanisme attentif, respectueux, soucieux de la qualité de la ville et de la vie dans ces quartiers
- l'architecture pour mieux vivre, donnée incontournable dans tous ces projets
- la constante d'un projet culturel, la culture est un des principaux facteurs de développement économique de l'ensemble de nos agglomérations

Pour toute information

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com



Alain MAUGARD

La situation est très différente dans le cas d'une ville métropole, qui à elle seule représente l'agglomération car on est le symbole de la ville (Bordeaux, Metz), il faut assumer le développement de toute une ville, et le cas des villes moyennes (Roubaix, Issy les Moulineaux) dont la stratégie se glisse avec beaucoup d'habileté à l'intérieur d'autres stratégies d'agglomération.

C'est la première fois que j'entends dans ce type de séance que si l'on ne prend pas de risque on se fait doubler, on peut être petit mais plus dynamique. Mais c'est un changement d'optique, pendant longtemps on a parlé que des maladies de la ville. Mais pour traiter les maladies de la ville, il faut créer de la richesse, du service, et ensuite il faut se poser la question de la répartition plus égalitaire dans une ville de la richesse et des services créés.

Dans un monde où les villes sont en compétition, la capacité des villes à créer de la richesse est finalement leur vraie compétition. Dans l'accueil de sociétés multinationales dans sa ville, on est en compétition avec des villes à l'échelle de l'Europe donc on travaille sur son image, son dynamisme et sa créativité.

Insister sur le fait que la ville en mouvement c'est une ville qui crée de la richesse, qui se place en avant.

Il y a eu les maires bâtisseurs d'après guerre qui ont plus ou moins déformé les villes et ensuite une période où on a immobilisé les villes d'une certaine façon. Les maires qui n'ont pas immobilisé leur ville, qui ont continué à travailler sur l'image, ont fait l'histoire de leurs villes.

L'avenir des villes en mouvement se joue en ce moment et c'est ce sur quoi elles vont se différencier par rapport à d'autres. Il n'y a pas que la richesse économique, il y a la question du métabolisme de la ville, de l'organisation de la ville et si les maires que l'on a entendu ont tous dit les transports, c'est parce qu'il y a derrière un premier choix qui a été fait, c'est un contre choix par rapport au "tout automobile", par rapport à l'idée qu'il fallait que l'on ait des transports qui soient peu coûteux énergétiquement, qui permettent de retrouver des espaces.

Un des basculements du développement durable se joue en ce moment avec les transports, le second qui se joue c'est la question de la densité et de l'étalement de la ville.

Est-ce qu'il y a une issue dans des villes qui seraient raisonnables du point de vue de leur fonctionnement, de leur métabolisme, le fait qu'elles soient compatibles avec les ressources de la planète en matière d'énergies, d'eau ? Quelles sont les formes et les morphologies urbaines ?

Les maires du futur auront à résoudre cette question. Vous aurez des indicateurs dits de DD, vous serez noté peut être par un institut de Shanghai ou ailleurs.

Pierre DUBOIS

Sur l'exemple de Roubaix il y a plusieurs temps :

- Premièrement, une réaction extrêmement négative par rapport à toute idée de métropolisation.

Il a été question de trouver un rapport équilibré au niveau d'une stratégie d'agglomération permettant d'en tirer le maximum en termes de capacités d'investissements, de moyens de transports en commun, un rééquilibrage par rapport aux restructurations du centre ville. L'intelligence a été de jouer une forte collaboration au lieu d'une opposition et à s'inscrire dans une stratégie de métropolisation. Une métropole ne peut pas se satisfaire sur la longue durée d'avoir des parties actives et des parties sinistrées.

- Sur la capacité des maires aujourd'hui à créer des ressources.

J'adhère tout à fait à ce type de propos dans une manière de faire et de gérer le partenariat intelligent entre le public et le privé. Il y a une façon de manager une ville par rapport à la capacité de lier, de structurer et d'organiser des partenariats publics privés. En donnant de la qualité d'espace, de bâti, dans l'offre culturelle on cherche à ce que les entreprises restent et se développent sur l'agglomération Roubaisienne.

Créer des richesses repose sur une manière de faire au quotidien et de lier intelligemment les relations entre le public et le privé.

Jean Pierre PERRIN

Issy les Moulineaux rencontre des problèmes de circulation car elle sert de transit dans les flux de circulation.

Pour toute information

Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com



Michel DUCHENE

La dynamique qui s'est créée sur Bordeaux a servi l'agglomération, le projet urbain est un projet d'agglomération. Le tramway, signal politique fort, a démarré sur les communes de la communauté urbaine. Ce réseau concerne la presque totalité des communes de l'agglomération quelque soit leur sensibilité.

Jusqu'en 1995, la ville devait s'adapter à la voiture. Dès lors, la circulation de transit a été bloquée dans le centre ville de Bordeaux. Ceci permet de préserver la qualité de vie dans le centre ville.

L'AVENIR

Pierre DUBOIS

Roubaix en 2030, globalement notre problème ne sera pas la densification parce que nous avons 60% du parc foncier privé à requalifier. En ce qui concerne les transports, nous sommes sur une politique moins volontariste par rapport aux modes plus durables. Par contre, nous travaillons sur l'aspect environnemental et paysager de la ville pour rattraper un déficit en matière d'espaces verts et aérer la ville au maximum.

Michel DUCHENE

Nous avons l'ambition de poursuivre le projet urbain avec une volonté de développer de la densité. Mais il est difficile de faire comprendre que si l'on veut éviter l'étalement urbain, resserrer la ville sur elle-même, réduire les coûts en réseaux, il faut densifier et créer de la hauteur. L'orientation, priorité du Maire de Bordeaux, est les éco quartiers. Notre problème actuellement est la création de ZAC qui demande environ 5 ans et demi, or nous avons de nombreuses friches industrielles à aménager.

Alain MAUGARD

Il y a un débat entre les transports publics et les transports en commun. On ne peut pas à la fois dire qu'il faut que les transports en commun arrivent dans la ville et réoccupent l'espace et ensuite nier l'importance de faire une densité au moins partout où c'est desservi par les transports en commun.

Quand on voit des villes qui ont investi dans des transports en commun et qui desservent la périphérie, mais que l'on a des difficultés pour densifier à la périphérie et bien je ne comprends pas.

Les gens sont schizophrènes, ils prétendent être contre la voiture mais finalement ils ne prennent pas les densités qui sont correctes de densification.

On insiste beaucoup sur le culturel en France, vous avez dit il faut un développement culturel de la ville.

Je me demande si en France il n'y a pas une hypertrophie du domaine de la culture par rapport à la création de richesses.

On a un risque, y compris dans beaucoup de villes d'Europe, de les garder un peu comme des monuments de culture avec une prédominance du patrimoine que l'on veut à tout prix conserver. Je pose la question du taux de renouvellement de nos villes.