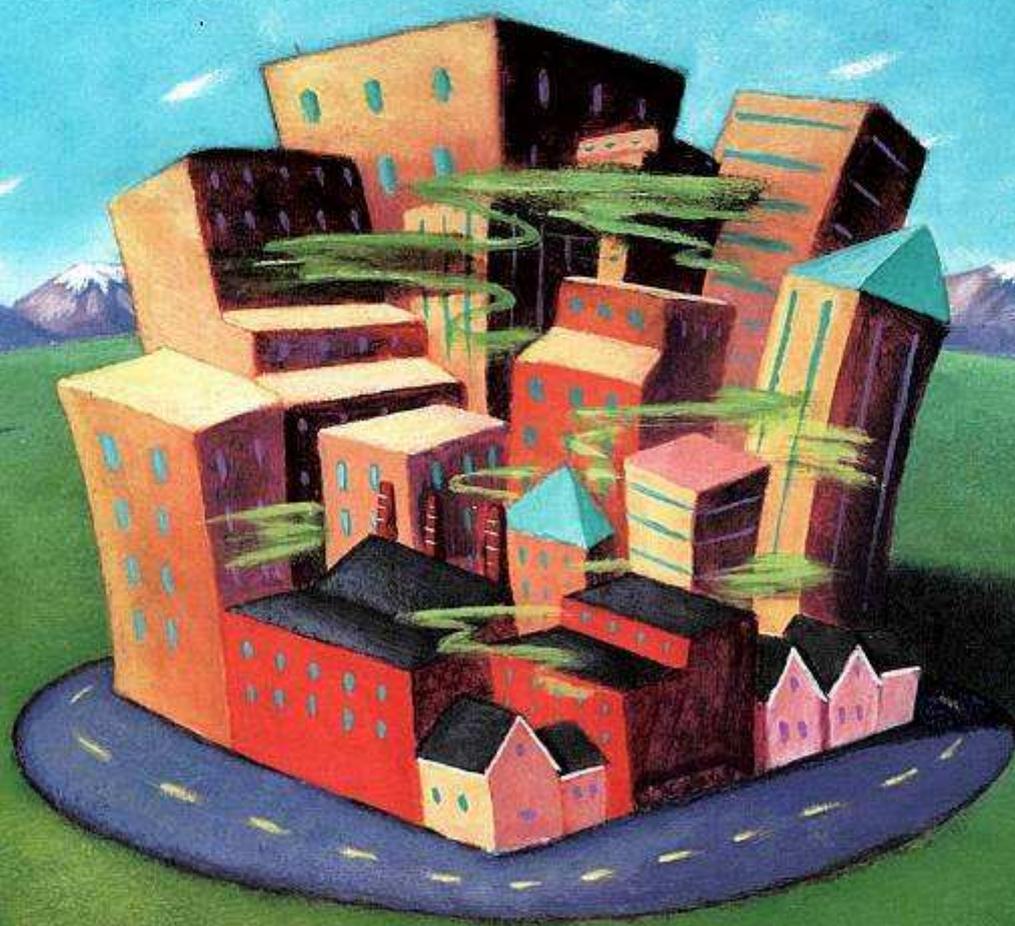


la Gazette

des communes • des départements • des régions

VERS LA VILLE POST-CARBONE

Dix urbanistes imaginent la métropole du futur, notre enquête...P.8



- Aménagement urbain, espaces verts ○ Informatique
- Transports ○ Environnement, énergies renouvelables
- Bâtiment, urbanisme ○ Prévention, sécurité ○ Produits

Des cités intermédiaires et durables

PROSPECTIVE. Nous vivons déjà dans des villes du futur. De plus en plus, les territoires seront emboîtés les uns dans les autres, à mi-chemin entre autonomie et dépendance. Se profilent des entités à taille humaine, et un développement qui concilie économie, écologie et social.

«L'avenir des villes est trop peu présent dans les débats politiques, affirme Jean-Pierre Sueur, rapporteur de la délégation du Sénat à la prospective sur les villes du futur à l'occasion de l'atelier sur ce thème (1). Pourtant, c'est sans doute là que se jouera une partie du destin de l'humanité car la moitié de la population mondiale y réside, 65% y vivra en 2030 et les deux tiers, en 2050.» Les mégacités, plus nombreuses par le passé dans les pays riches, se développent désormais dans les pays dits du Sud, émergents, en développement ou pauvres. «L'essentiel des flux et des pôles de décision se concentre dans un petit nombre de grands pôles du fait de la mondialisation, précise Guy Loinger, enseignant en prospective territoriale à Paris I.

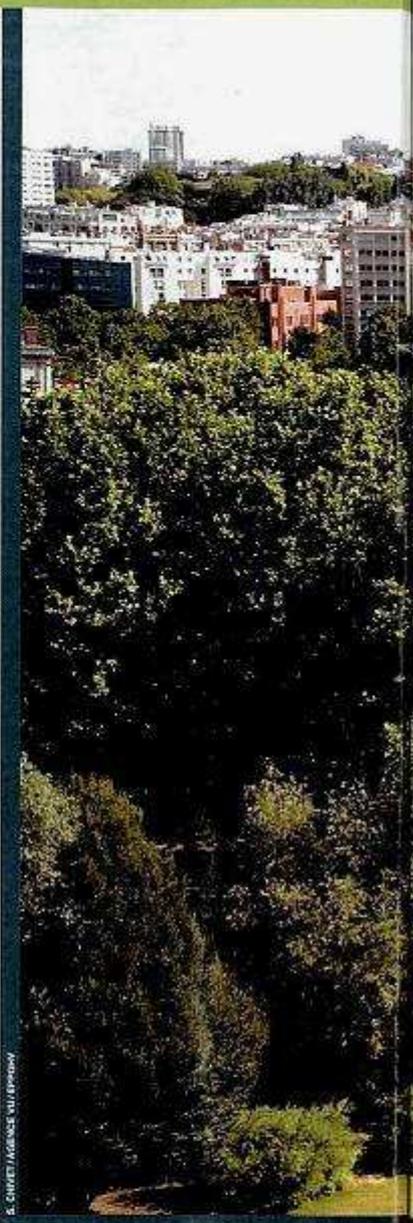
A 20 millions d'habitants voire 30 et même 50 pour certaines, ces mégapoles sont sources de pollution, de criminalité, de phénomènes difficiles à gérer, la gouvernance collective s'y trouve affaiblie.» Jacques de Courson, président d'Urbanistes du monde (ONG), les perçoit sous un double jour: «D'un côté, la croissance des villes du Sud est bénéfique à l'activité économique, à la culture. Ce sont des lieux de pouvoir, de savoir, de rencontres. De l'autre, elles peuvent détruire l'humanité par leurs inégalités, les pollutions, les catastrophes industrielles qui s'y produisent.»

Nouvelle alliance ville-campagne. Même le réseau internet n'a pas rendu la ville obsolète: «Nous pensions qu'avec le web, il n'y avait plus de raison d'être proches les uns des autres; en réalité, de plus en plus de métropoles se constituent», constate Julien Damon, professeur associé à l'Institut des sciences politiques de Paris. La ville du futur, pour partie déjà présente, remet en question la partition de l'espace entre l'urbain et le rural. «L'innovation peut voir le jour ailleurs qu'en ville, a avancé une participante prospectiviste à l'atelier du Sénat. Combien de

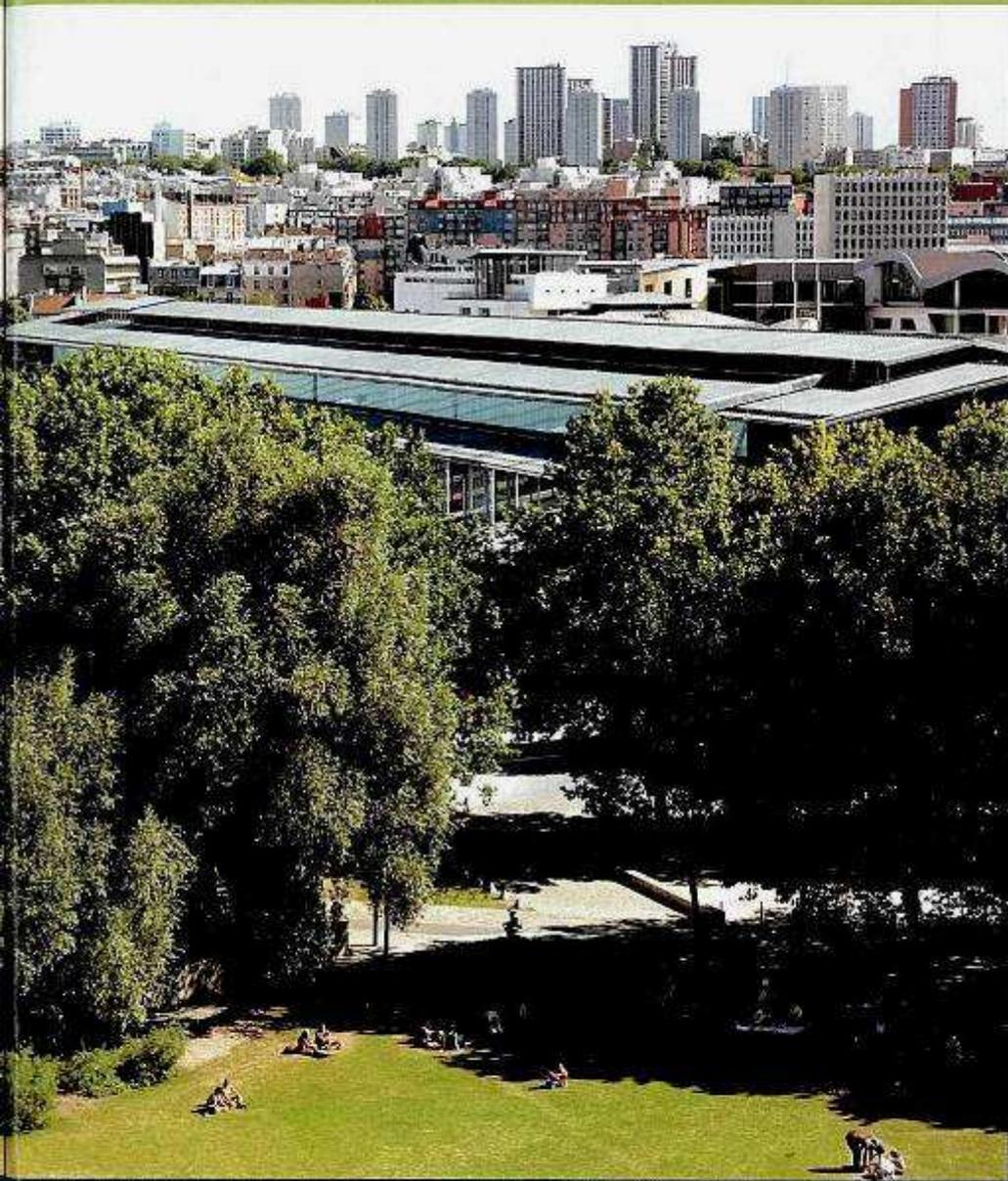
temps les urbains vivent-ils en ville par jour ou par semaine? Où habitent-ils? Ils dorment à la campagne. Si nous voulons vaincre l'étalement urbain, nous devons nous intéresser à une nouvelle alliance ville-campagne.» Les espaces agricoles proches des agglomérations sont amenés à renforcer leur fonction alimentaire. «La proximité agricole est devenue indispensable à cause du plan carbone», expose Antoine Grumbach, urbaniste-architecte. Ce qui suppose d'intégrer l'activité

Une ville globalement durable

■ Dix urbanistes nous ont confié leur point de vue sur la ville du futur. Tous défendent une vue globale du développement durable, loin des gadgets et des effets médiatiques. Plusieurs s'efforcent de l'appliquer en interne aussi (Valence, CA Val d'Yerres, Toulon, etc.). S'ils se veulent exemplaires, ils ne se posent pas en modèles. Au contraire, ils défendent la variété des solutions à apporter selon le territoire, la culture. Le contexte d'intervention de l'urbaniste s'élargit à plusieurs échelles d'espace en même temps. Les villes intermédiaires sont plébiscitées pour leur taille idéale tant du point de vue social que de leur impact sur l'environnement.



S. CHIFFET/ARND BRONKHORST



«Créer de vrais centres en deuxième couronne»



Bernard Lensel, président d'Urbanistes des territoires

«Pour retenir la ville sur elle-même, il faut des centralités en deuxième couronne (*). Il s'agit de nouveaux centres à part entière avec de l'habitat, des commerces, des loisirs et de la culture et, en plus, une spécialité qui attire les voisins. C'est le moyen d'arrêter l'hémorragie de l'étalement. Plus que centraliser de plus en plus (agglomération grandissante), nous pensons qu'il vaut mieux rechercher l'équilibre ville-campagne et structurer le territoire que le laisser filer. Offrir des loisirs, de la culture, des trajets domicile-travail plus courts correspond mieux aux objectifs du développement durable. Ces nouvelles centralités seraient séparées par des espaces interstitiels, des zones vertes par exemple. Les transports en commun et les modes de déplacement doux y auront toute leur place. Marcher ou rouler en vélo ne doit pas être réservé aux centres-ville. On remplacera la voiture en étant attractif sur d'autres moyens de déplacement, pas en la réprimant.»

(* Réflexion menée avec Sonia Lavadinho, collaboratrice scientifique, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (Lausanne).

maraîchère à la réflexion sur la ville. «Les produits consommés au kilomètre 0 rencontrent du succès», témoigne Jacques Savine, urbaniste à l'établissement public du Scot de la région urbaine de Grenoble. «Nous renforçons l'agriculture maîtrisée ou biologique, en tout cas de proximité, à Valence, informe Jean-Luc Vernier, directeur général adjoint à la ville de Valence. Avec l'Agence de l'eau, nous développons des circuits courts d'approvisionnement de la cuisine centrale.»

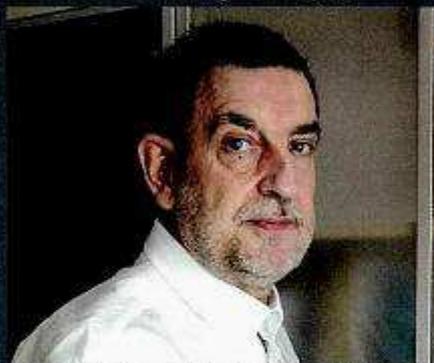
Les urbanistes français ne défendent pas la croissance des agglomérations (voir entretiens ci-contre), synonyme, entre autres, d'allongement des trajets de transport. Et reprochent le fait que la prise en compte du développement durable se borne trop souvent dans notre pays à celle de l'environnement.

Revoir le développement durable. «Il faut rééquilibrer ce volet avec le social et l'économique, insiste Bernard Lensel, président d'Urbanistes

des territoires. Certains cantonnent le développement durable à l'environnement alors qu'il faut l'équilibrer avec les deux autres volets. Les gens ont besoin d'entraide et de solidarité.»

Jacques Grangé, président Ile-de-France du Conseil français des urbanistes, enfonce le clou: «En urbanisme, le développement durable permet de justifier des propositions qui sont parfois totalement contradictoires. Dans l'Est et le Nord francilien, on prône la densification ■■■

«Le territoire stratégique, c'est le bassin hydrologique»



Josep Maria Llop, architecte-urbaniste, université de Lleida (Espagne)

«On porte toujours un regard très optimiste sur la capacité à penser de nouveau la ville, surtout en France. Je dirige un programme à l'Union internationale des architectes (UIA) sur "ville intermédiaire et urbanisation mondiale". La ville intermédiaire durable est centrée sur le quartier et le tissu urbain dans une dimension très différente de celle de la grande ville. Avec l'UIA, nous voulons construire un discours puis des outils pour améliorer la réhabilitation de l'existant. A court terme, ce sont les économies d'énergie, à plus long terme, ce sera une maintenance guidée par l'idée du durable, par exemple planter des arbres pour créer de l'ombre ou élargir les trottoirs pour favoriser la marche. Il y a dans les villes intermédiaires une proximité et une facilité de connexion plus durables que dans les métropoles. Elles sont des morceaux connectés entre eux et leur réseau fonctionne au quotidien grâce aux commerces, au travail, à l'hôpital, à la culture. Le territoire vital et stratégique pour un ensemble de villes, c'est celui de l'eau, le bassin hydrologique.»

«Nous travaillons sur la relation entre emploi et transport»



Cédric Senly, directeur de la communauté d'agglomération Val d'Yerres

«En banlieue parisienne, aucun foncier n'est disponible. Nous adaptons le tissu urbain à une évolution plus durable surtout pour les habitants. La principale question qui se pose à eux, c'est la relation entre emploi et transport. L'agglomération est reliée à la capitale par un RER qui fonctionne mal. Ce qui incite les voyageurs à se reporter sur la voiture. Nous faisons du lobbying pour que cette ligne soit améliorée. Sur l'agglomération, nous développons le réseau de bus. En trois ans, leur fréquentation a augmenté de 10 à 15% selon les lignes. Nous avons créé une Sem de développement économique pour ramener de l'emploi de proximité avec des PME, des artisans et des services. La ville durable, c'est aussi une ville plus vivable. Nous avons une forte politique d'investissement dans la culture et les loisirs. Nous avons déjà créé deux piscines, une grande salle de spectacle, un réseau intercommunal de lecture publique. Et deux autres salles de spectacle sont en projet.»

«L'environnement ne doit pas aggraver les inégalités sociales»



Franck Scherrer, directeur de l'Institut d'urbanisme de Lyon (*)

«L'enjeu de la ville durable réside très clairement dans les villes du Sud. Nos villes sont plus propres que par le passé et les Etats-Unis peuvent envier leur densité. Selon François Ascher, la ville occidentale dans trente ans a déjà à 80% la forme d'aujourd'hui. Ce sera dur de réduire l'utilisation de la voiture. Je suis très attentif à ce que la prise en compte de l'environnement n'aboutisse pas à aggraver les inégalités sociales. L'urbanisme est fondé sur le pacte d'une ville accessible à tous. Les plus pauvres, qui habitent loin du centre-ville, ont le plus besoin d'une voiture. Ce sont eux qui peuvent le moins doter leur logement de dispositifs d'économie d'énergie. Cependant, je vois deux moyens pour avancer vers de nouveaux modèles urbains. La voie collective, qui consiste à planifier la densité, et l'incitative : acquérir du foncier pour du logement autour des gares ou mettre en place du covoiturage et des plans de déplacement d'entreprise.»

(*) Devenu directeur de l'Institut d'urbanisme de l'université de Montréal (Québec), Franck Scherrer est aussi président national de l'Aperai (Association francophone pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et urbanisme).

III urbaine. Dans l'Ouest, zone plus chic, on met en avant le maintien de la biodiversité par de grandes parcelles paysagères. En l'absence d'une définition officielle, le développement durable devient un mythe, c'est-à-dire qu'on y fait appel sans avoir besoin d'une démonstration détaillée pour justifier ce recours. «Aujourd'hui, avec le recul, nous voyons plus les contradictions du développement durable, nous ne sommes plus dans l'engouement naïf, estime Franck Scherrer, direc-

teur de l'Institut d'urbanisme de Lyon. Le développement durable, c'est plus une capacité à mettre en débat les valeurs du développement, à interroger à la fois l'économique, le social et l'environnemental.» De son côté, Jacques de Courson reste optimiste quant au développement raisonné des mégapoles : «L'organisation y est différente et cela peut fonctionner ; soyons-y attentifs, écoutons ceux qui y vivent, regardons ce qui marche, agissons concrètement, travaillons

en même temps sur la culture et la technique.»

Usagers de plus en plus importants. Cette attitude pourrait être adoptée en France pour aider à résoudre les problèmes liés à l'étalement urbain incontrôlé. «Il faut passer de l'urbanisme du discours à celui du faire, recommande Alain Cluzet, directeur général des services de la communauté d'agglomération du Plateau de Saclay (Essonne). Nous pouvons espérer pour de-

« L'aspect économique et social est très important »



Jacques Crangé, directeur de l'aménagement à Tremblay-en-France (1)

« La gestion de la mobilité est incontournable dans le projet de la Zac Sud-Charles de Gaulle (200 ha) destinée à un parc d'expositions et à un d'activités (2). Les déplacements seront organisés en transport en commun, sinon ce serait le blocage par les bouchons. La Zac, créée en 2008, est en phase d'études de réalisation. Le développement durable intervient aussi dans la gestion des eaux, de la pollution de l'air et du bruit (aéroport). L'aspect économique et social est également très important. La Zac peut contribuer à sortir le territoire de la crise par le haut. L'aéroport de Roissy apporte une palette d'emplois intéressants pour la population riveraine. Des sociétés internationales y tiennent leurs réunions. Les structures pour les congrès, le soutien à l'échange d'innovations y auront leur place. Les services seront ouverts dès le départ car ils font le succès d'une zone. La durabilité s'applique aux aménagements, réversibles, aux entreprises (solidité) et aux modes de gestion. »

(1) Président Île-de-France du Conseil français des urbanistes.
(2) Zac de l'Etat (Agence foncière et technique pour la région parisienne) sur le territoire de Tremblay-en-France.

« Une cohérence dans les aménagements à tous les niveaux »



Jean-Luc Vernier, directeur général adjoint à la ville de Valence

« Pour concevoir la ville de demain, il est nécessaire d'avoir une forte volonté politique, puis une organisation des services pour avoir une cohérence dans les aménagements sur les différents niveaux du développement durable. Valence travaille depuis un an sur un projet urbain. Reconstruire la ville sur elle-même, arrêter l'idée d'étalement, avoir des franges non urbanisées, limiter les déplacements font partie de ses objectifs. Le lien entre Rhône et ville va être rétabli par la couverture partielle de l'autoroute A7. Dans le centre-ville, la cité de la culture et des sports va être développée. Les liens nord-sud avec la périphérie vont être créés. Une trame reliera les pôles importants, entre eux et avec le centre historique. La zone du Pont des anglais, dédiée aux grandes surfaces commerciales, deviendra un quartier à part entière avec logements, équipements publics, commerces. Le secteur en rénovation urbaine accueillera des activités. Une ceinture verte, non urbanisable, viendra limiter l'urbanisation. »

« La densité est acceptée si l'espace public est réussi »



Jacques Savine, urbaniste au Scot de la région urbaine de Grenoble

« La ville future, c'est aussi bien un territoire très urbain qu'un territoire en périphérie. On peut faire des villes durables, si le territoire ne l'est pas, cela ne sert à rien. L'élaboration du Scot est l'occasion de faire dialoguer les élus d'un grand territoire sur l'urbanisation. Dans la région urbaine de Grenoble, les classes moyennes habitent à 30 km car, même si elles travaillent dans l'agglomération de Grenoble, elles n'y trouvent pas de logement accessible. D'où des bouchons, de la pollution. Il faut aussi offrir des services – poste, hôpital –, des commerces, près de l'habitat. La densification urbaine est rejetée. Je pense que si l'espace public est réussi – squares, trottoirs, paysage – elle est mieux acceptée. Il y a une prise de conscience des maires que les lotissements n'apportent pas la vie. Sur notre grand territoire, la préservation et l'exploitation des espaces naturels pour développer le tourisme a été oublié. Les bus vers les stations de ski ont beaucoup de succès. Nous avons moins de circulation et de parkings. »

main, au-delà des plans, une plus grande volonté de réalisation des projets. Les phases de planification et les procédures nous exemptent trop actuellement de l'obligation de répondre aux questions posées par les concitoyens. » Les modes de vie doivent être la préoccupation principale, selon Daniel Droz-Vincent, directeur de l'agence d'urbanisme de Toulon (Var) : « Les usagers prendront de plus en plus d'importance dans la définition des futures solutions, soit par leur acceptation,

soit parce qu'ils les coproduiront. Beaucoup de choses se réinventent sous l'exigence du développement durable dont le métier d'urbaniste. Auparavant, la transversalité des composantes de l'urbain était un sujet de préoccupation pour nous. Mais aujourd'hui, avec l'objectif du développement durable, cela se voit quand nous ne sommes pas capables de l'atteindre. Les urbanistes seront des forces de proposition pour les politiques. Il faut beaucoup d'arbitrage quand on invente

un mode de vie nouveau. L'urbanisme ne peut plus se pratiquer par phases successives – le stratégique, le réglementaire, l'opérationnel. Elles se font en même temps. »

La technique sépare. La technique est vécue par les urbanistes comme séparatrice. « En France, on a tendance à cloisonner, regrette Bernard Lenseil. On raisonne par tranche, le commerce, l'habitat, les transports. Nous préconisons de rechercher la synthèse de tous les éléments. » ■■■

« Plus de services de mobilité que de réponses par la route »



Daniel Droz-Vincent, directeur de l'agence d'urbanisme de Toulon

« La ville de demain sera celle d'aujourd'hui recyclée et renouvelée. Tous les ingrédients qui la composent vont changer en profondeur en intégrant les exigences du développement durable. La transformation de cette ville viendra du déterminant fort qu'est la mobilité durable. La voiture va être remise à sa place. La mobilité va bénéficier des nouvelles technologies : échange d'informations, GPS, guidage, route intelligente, combinaison de modes de transport. Il y aura plus de services de mobilité et moins de réponses par la route ou le stationnement. L'espace manque. A l'avenir, les solutions qui privilégient la propriété – par exemple, avoir une voiture – vont décliner. Avec l'autopartage, l'usage d'un véhicule consomme moins de surface en stockage sur l'espace public et privé. L'urbanisme devra trouver des innovations qui allient objectifs de densité et contraintes de déplacement. Il devient crucial de connaître les pratiques des gens pour les diriger vers l'offre de service qui leur convient. »

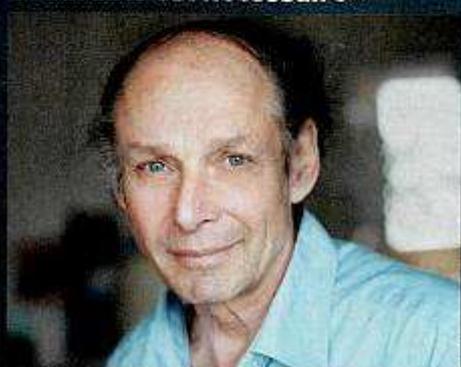
« Éviter l'étalement en respectant les zones inconstructibles »



Alain Cluzet, DGS communauté d'agglomération du plateau de Saclay

« Si, demain, nous voulons enfin faire des villes durables, on analysera le recyclage urbain sans tabou, hors des parties historiques. C'est différent du renouvellement urbain de certains quartiers. Ça peut vouloir dire reconstruire mais de façon non systématique et non normalisée. La ville sera économe en énergie par mutualisation de la production (réseau de chaleur, énergies renouvelables, etc.), ce qui réduira ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Elle privilégiera les modes doux de transport. Un bon réseau de bus coûte moins cher que quelques kilomètres de métro et de tramway. Il faut penser à l'échelle de l'agglomération. Attention, en repoussant les terminus de ligne, à ne pas créer un appui à l'étalement urbain. Pour l'éviter, nous respecterons à la lettre les zones inconstructibles, sinon l'expansion se poursuit, la mixité sociale ne se renforce pas, les émissions de GES augmentent, les consommations d'énergie aussi, et les transports en commun ne prennent pas les parts de marché qui leur seraient dues. »

« Une gouvernance locale forte et durable est nécessaire »



Guy Loinger, enseignant en prospective territoriale (*)

« La ville du futur garde les traces des formes d'urbanisation antérieures, dont le modèle fordiste des années 20 qui l'organise en plaques monofonctionnelles – habitat, travail, équipements – reliées par des transports. Les crises économique, sociale, écologique et de gouvernance induisent un nouveau modèle basé sur une forte soutenabilité urbanistique, à travers une montée des écoquartiers à basse consommation énergétique, une forte densité d'habitat, une connectivité collective vers les cœurs d'agglomération et un polyfonctionnalisme renforcé. Ces ensembles formeraient des chapelets d'unités urbaines de taille raisonnable, en contact avec les écosystèmes agricoles et de détente de proximité. Mais, faute d'une gouvernance locale forte et durable, le modèle antérieur pourrait perdurer en prenant appui sur les nouvelles technologies de communication et celles de motorisation alternatives et sur l'aspiration à la maison individuelle, ces facteurs pouvant "sauver" le système urbain actuel non durable. »

(*) A Paris 1 et à l'Institut d'urbanisme de Paris.

■ Antoine Grumbach abonde en ce sens : « Les spécialités techniques créent des logiques séparées, on s'occupe du train mais de rien d'autre autour. Aujourd'hui, les outils informatiques permettent de prendre en compte différents niveaux et échelles en même temps. » La profession n'est plus la seule à faire de l'urbanisme mais elle garde sa spécificité en matière de cohérence spatiale et temporelle. Et ceci à des échelles différentes simultanément, du quartier au territoire.

« L'agence d'urbanisme de Toulon est au service de l'ensemble du territoire du Var dans un souci d'égalité des chances des collectivités, souligne Daniel Droz-Vincent. Le développement durable ne peut pas être qu'un fort investissement sur une action spectaculaire. Nous ne pouvons pas nous passer d'une vision sur le long terme, avec des améliorations générales dans toutes les pratiques, sur tous les aménagements. » Dans la région urbaine de Grenoble, les petites communes peuvent se

faire aider par leurs groupements, par les services de l'Etat, l'agence d'urbanisme, le CAUE (2). Il est également prévu un dispositif dans le cadre du Scot. Le département concentre ses aides sur les projets vertueux, notamment en matière de non-étalement urbain.

Monique Trancart

(1) Deuxième atelier (en avril 2010) sur « Villes du futur, rêves ou cauchemars » de la délégation sénatoriale à la prospective créée en 2009. Il sera suivi d'un rapport.

(2) Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement.