

www.urbanisme.fr

Hors série

n° 39

20 €

VILLE DÉSIRÉE, VILLE DURABLE : UN PROJET À PARTAGER

“Actes” de la XXXI^e rencontre nationale des agences d’urbanisme

DESIRABLE CITY, SUSTAINABLE CITY: A PROJECT TO SHARE

French Federation of Town Planning Agencies

Report of the 31st Congress

Revue

URBANISME



19 / 20 / 21 OCTOBRE 2010 **RENNES**

La Fédération nationale des agences d'urbanisme

La Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) rassemble 52 structures associatives chargées des études de planification et d'aménagement dans les principales agglomérations françaises.

Créées pour faciliter l'harmonisation des politiques publiques dans les territoires urbains, les agences d'urbanisme sont des outils pluridisciplinaires au service des collectivités locales, de l'État et des autres partenaires du développement territorial.

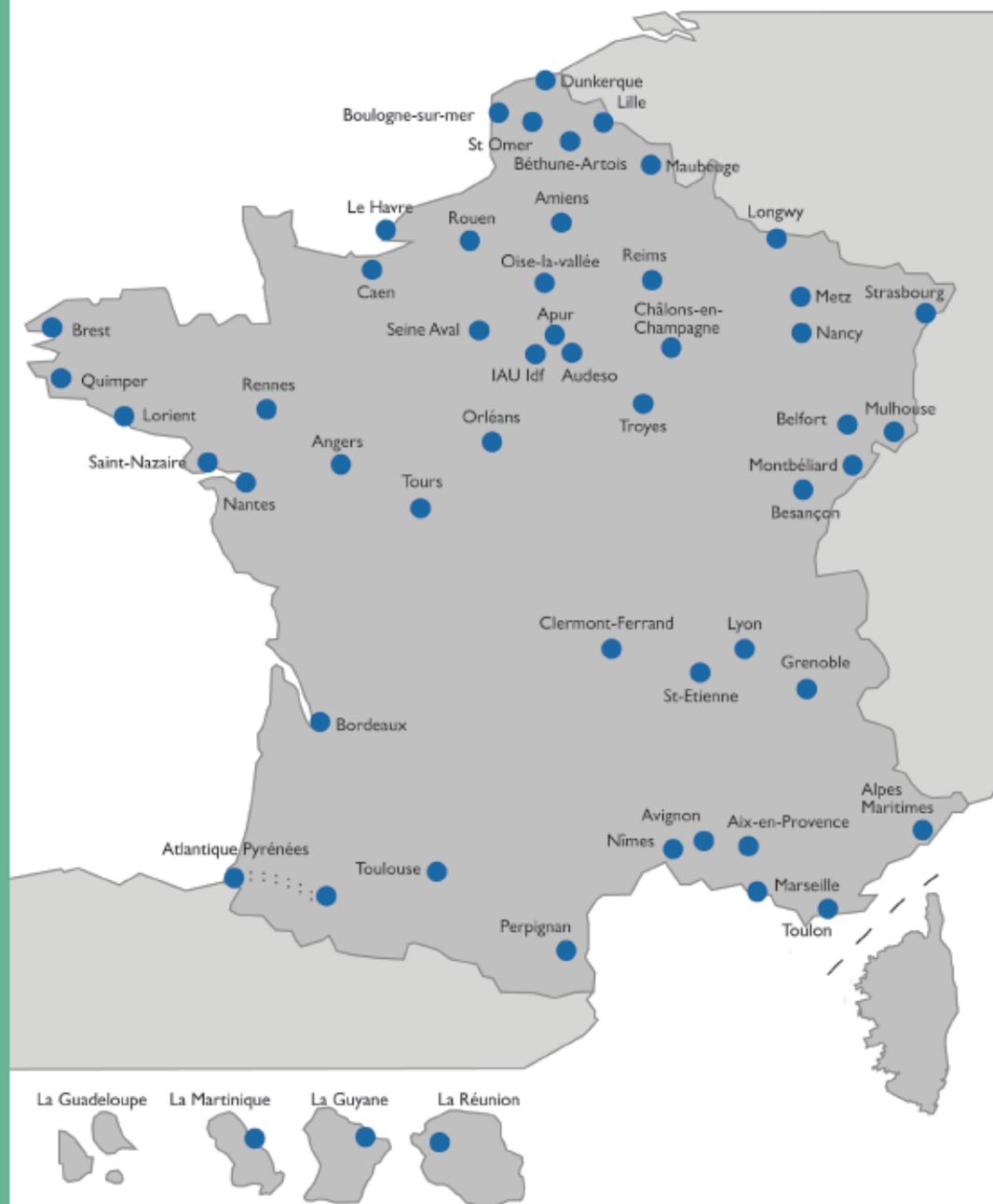
Association d'élus, la FNAU offre aux responsables politiques des agglomérations un lieu de débat et de réflexion sur les questions urbaines. Elle participe aux grands débats nationaux et internationaux sur l'avenir des villes.

Le réseau technique des agences d'urbanisme rassemble 1600 professionnels très au fait des réalités locales. La FNAU met à leur disposition un espace de rencontre et d'échanges sur leurs pratiques et sur leurs métiers. Elle leur permet de mutualiser leurs ressources, de capitaliser leurs savoir-faire et de se mobiliser sur des programmes de travail collectifs. Avec le concours des agences, elle assure l'animation de nombreux Clubs techniques : planification, transports, habitat, documentation, projet urbain, géomatique, urbanisme commercial, environnement, économie...

La FNAU organise chaque année une rencontre nationale centrée sur un thème d'actualité et ouverte à tous les responsables politiques et professionnels intéressés. Elle diffuse le résultat de ses travaux et de ses réflexions dans des publications spécialisées et sur son site Internet : <http://www.fnau.org>.



La Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme



La FNAU contribue à développer parmi les élus et les techniciens chargés de l'aménagement des agglomérations françaises une culture professionnelle commune fondée sur le souci de la transversalité et l'exigence du développement durable.

1, rue de Narbonne

75007 PARIS

Tél. : 33 (0)1 45 49 32 50

Fax : 33 (0)1 45 49 94 46

fnau@fnau.org

www.fnau.org

VILLE DÉSIRÉE, VILLE DURABLE : UN PROJET À PARTAGER

Changements climatiques, ressources raréfiées, crises économiques : nous entrons dans un monde de l'incertain où le futur n'est pas écrit d'avance. C'est sans doute dans les villes, qui abritent



aujourd'hui la moitié de la population mondiale, que se posent avec le plus d'acuité les problèmes d'environnement, de solidarité et de progrès économique. Comment réconcilier les citoyens avec leurs villes et comment en faire des lieux de beauté, d'apaisement et de cohésion sociale ? La "ville durable" est inscrite à l'agenda de tous les responsables des territoires. Elle ne verra cependant le jour que si elle est réellement "désirée" par ceux qui l'habitent ou qui y travaillent. Comment y parvenir ?

La réponse proposée à Rennes par les agences d'urbanisme à l'occasion de leur XXXI^e rencontre annuelle est celle du projet : un projet partagé qui mobilise et qui entraîne, un projet collectif qui rassemble et qui réunit. Pour bâtir ces "projets partagés", il faut des outils. Dans les territoires où elles

sont présentes, les agences d'urbanisme apportent une contribution précieuse à la construction de ces projets partagés grâce à leur positionnement partenarial, à leur pluridisciplinarité technique et à une capacité d'innovation, qui doit s'élargir à de nouveaux thèmes comme les modes de vie/modes de ville, la ville numérique, la mobilité facilitée, l'équité sociale ou encore les méthodes pour améliorer la "fabrique de la ville"...

Ce numéro hors série publié en partenariat avec la revue *Urbanisme* rend compte des travaux et débats de la rencontre de Rennes. Je souhaite qu'il soit utile aux acteurs privilégiés du développement urbain durable que sont les élus, les réseaux professionnels et la société civile, pour faire en sorte que la ville puisse devenir un vrai lieu de rencontres et de partage, ouvert et accessible à tous.

Vincent Feltesse,
maire de Blanquefort,
président de la Communauté urbaine
de Bordeaux,
président de la FNAU

Desired city, sustainable city: a project to share

Climate change, diminishing resources, economic crises: facing us is a world whose future is very much up in the air. And no question, it's in our cities, now home to half the world's population, that the issues of the environment, social solidarity and economic progress are surfacing in their most acute form. How to reconcile urban dwellers with their cities? And how to render those cities engaging, peaceful and socially grounded? The "sustainable city" might be on the agenda for all our territorial managers, but it's never going to happen without real desire on the part of the people who live and work there. So what to do?

The answer the 31st FNAU Congress came up with in Rennes takes the form of a project: a "shared" one that mobilises and energises, rallies and unites. Building this kind of project calls for tools; and on their various home grounds the agencies contribute to the process via systems of part-

nership, technical multidisciplinary and a capacity for innovation covering such new fields as lifestyles/urban styles, the digital city, better transport, social equity and improved methods of "city-making".

This special issue of *Urbanisme* offers an overview of the proceedings in Rennes. It is my hope that it will be useful to the major actors in the urban domain – politicians, professional networks, civil society – by helping make the city a true locus for encounters and sharing, one open-minded and accessible to all.

Vincent Feltesse,
Mayor of Blanquefort,
President of the Bordeaux Urban Community
FNAU president

SOMMAIRE

- P.3 **Ville désirée, ville durable : un projet à partager**
par Vincent Feltesse, président de la FNAU

OUVERTURE

- P.7 **Projet partagé et passage de témoin**
par Pierre Gras
- P.9 ...🔗 Points de vue croisés
Entre désirs et défis : de la “trame verte” à la “reliance”
Philippe Clergeau et Chris Younès
Propos recueillis par Richard Quincerot
- P.11 ...🔗 Table ronde
Culture de la beauté (et inversement)
Sophie de Menthon, Jean-Marc Michel et André Rossinot
Synthèse par Olivier Réal
- P.13 *Abstract anglais*

RENNES MÉTROPOLE

- P.15 **Rennes : un “modèle” implicite aux limites explicites ?**
par Pierre Gras
- P.17 ...🔗 Zoom
Du District urbain à Rennes Métropole
Quarante ans d’action commune
- P.18 ...🔗 Zoom
Futur quartier EuroRennes
La grande vitesse prend son temps
...🔗 Reportage
- P.19 **Un nouveau Beauregard... sur la ville**
par Richard Quincerot
- P.21 ...🔗 Zoom
Habitat social
Quand Le Blosne rencontre Berlin
- P.23 ...🔗 Zoom
Connexions et projets urbains
Saint-Malo met le TGV dans sa Manche
- P.25 *Abstract anglais*

ATELIERS/VISITES

- P.27 **Une trame (urbaine) nommée désir**
Synthèse d’atelier par Richard Quincerot
- P.30 **Concevoir l’habitat autrement ?**
Synthèse d’atelier par Catherine Caille et Richard Quincerot
- P.32 **Dématérialisation, économie durable : quels enjeux ?**
Synthèse d’atelier par Anne-Véronique Vernardet et Anne-Marie Romera

- P.35 **En route vers une mobilité moins “carbonée”**
Entretien de Louis Nègre avec Olivier Réal
- P.36 **L’agriculture urbaine prend racine**
Synthèse d’atelier par Hélène Balu et Claire Guiheneuf
- P.38 **Gap Generation : des solidarités sous contrainte**
Synthèse d’atelier par Olivier Réal
- P.41 **Les maires ne manquent pas d’énergie**
Synthèse d’atelier par Pierre Gras
- P.43 *Abstract anglais*

FORUMS

- P.45 **Une gouvernance élargie, sinon rien ?**
Le regard de Richard Quincerot
- P.47 ...🔗 Reportage
Tübingen (Allemagne) : la ville construite par ses habitants
- P.49 **Voix partagées, voies éclairées ?**
Regard photographique et verbatim de Serge Mouraret
- P.52 **Planification métropolitaine : “Alea jacta est” ?**
Le regard d’Olivier Réal
- P.55 **Quand Leipzig donne le ton de l’Europe durable**
Le regard de Pierre Gras
- P.58 **Des villes durables au Sud ?**
Le regard de Philippe Nouveau
- P.61 *Abstract anglais*

PERSPECTIVES

- P.63 ...🔗 Point de vue
Jean de Legge : “Constuire et partager une culture locale”
Propos recueillis par Richard Quincerot
- P.65 ...🔗 Table ronde finale
L’urbain mis en ordre de “marché” ?
Anna Teresa. Vicente, Daniel Delaveau, Jean-Pierre Elong M’Bassi et Vincent Feltesse
Synthèse par Olivier Réal
- P.67 ...🔗 Propos d’avenir
Vincent Feltesse : un nouveau “PARI” pour la FNAU
Propos recueillis par Pierre Gras
- P.68 *Abstract anglais*
- P.69 **BIBLIOGRAPHIE**

CONTENTS

- P.3 **Desired city, sustainable city: a project to share**
Vincent Feltesse, FNAU president

KEYNOTE CONSIDERATIONS

- P.7 **A shared project and a big changeover**
Pierre Gras
- P.9 ...🔗 Swapping points of view
Aspirations and challenges: from the “green network” to reliance
Philippe Clergeau & Chris Younès
Resumé by Richard Quincerot
- P.11 ...🔗 Round Table
The culture of Beauty (and vice versa)
Sophie de Menthon, Jean-Marc Michel & André Rossinot
Resumé by Olivier Réal
- P.13 *English abstract*

RENNES METROPOLIS

- P.15 **Rennes: implicit model, explicit limits?**
Pierre Gras
- P.17 ...🔗 Focus
From urban district to Rennes Metropolis: 40 years of working together
- P.18 ...🔗 Focus
The EuroRennes neighbourhood: high speed takes it time
- P.19 ...🔗 Report
Beauregard: new neighbourhood, new vision
Richard Quincerot
- P.21 ...🔗 Focus
Social housing: when Le Blosne meets Berlin
- P.23 ...🔗 Focus
Saint-Malo: channelling the TGV
- P.25 *English abstract*

WORKSHOP ROUNDUPS

- P.27 **A network named desire**
Workshop roundup by Richard Quincerot
- P.30 **Rethinking housing?**
Workshop roundup by Catherine Caille & Richard Quincerot
- P.32 **Dematerialisation and the sustainable economy: the issues**
Workshop roundup by Anne-Véronique Vernardet & Anne-Marie Romera

- P.35 **Towards less “carbonised” transport**
Louis Nègre interviewed by Olivier Réal
- P.36 **Urban farming takes root**
Workshop roundup by Hélène Balu & Claire Guiheneuf
- P.38 **Gap Generation: solidarity under duress**
Workshop roundup by Olivier Réal
- P.41 **Mayors with get up and go**
Workshop roundup by Pierre Gras
- P.43 *English abstract*

FORUM ROUNDUPS

- P.45 **Broader governance or none at all?**
As seen by Richard Quincerot
- P.47 ...🔗 Report
Tübingen (Germany): when the residents build the city
- P.49 **Does clear speech clear the way?**
Words and pictures by Serge Mouraret
- P.52 **Metropolitan planning: Alea jacta est?**
As seen by Olivier Réal
- P.55 **Leipzig sets the tone for sustainable Europe**
As seen by Pierre Gras
- P.58 **Sustainable cities in the South?**
As seen by Philippe Nouveau
- P.61 *English abstract*

LOOKING TO THE FUTURE

- P.63 ...🔗 Point of view
Jean de Legge: “Shaping and sharing a local culture”
Resumé by Richard Quincerot
- P.65 ...🔗 Closing Round Table
Marching to the beat of the market?
Anna-Teresa Vicente, Daniel Delaveau, Jean-Pierre Elong M’Bassi & Vincent Feltesse
Roundup by Olivier Réal
- P.67 ...🔗 What lies ahead
Vincent Feltesse: the feast moves to Paris
Resumé by Pierre Gras
- P.68 *English abstract*

FURTHER READING



PROJET PARTAGÉ ET PASSAGE DE TÉMOIN



La récente rencontre nationale des agences d'urbanisme, qui s'est déroulée à Rennes du 19 au 21 octobre 2010, a été l'occasion de rappeler que la ville durable, pour être réellement "désirée", doit avant tout faire l'objet d'un "projet partagé". Mais ce fut aussi pour André Rossinot, qui a passé le témoin à Vincent Feltesse, président de la Communauté urbaine de Bordeaux, le moment de dresser le bilan de son action à la tête de la FNAU pendant quinze ans.

1/ Malgré ces conditions difficiles, la rencontre a connu le succès puisqu'elle a rassemblé plus de huit cents personnes sur les trois journées.

2/ Lire l'information sur les 40 ans de l'action intercommunale rennaise en page 17.

La XXXI^e rencontre nationale des agences d'urbanisme s'est ouverte à Rennes d'une façon sans doute plus solennelle qu'à l'ordinaire. Non pas tant parce que le thème de la "ville durable" constitue l'une des urgences politiques du monde actuel ou parce que les mouvements sociaux perturbaient les déplacements d'une partie des congressistes /1, mais parce que cet événement était l'occasion d'un passage de témoin peu fréquent dans la vie de la fédération – qui n'a connu que quatre présidents – entre André Rossinot et le nouveau président de la FNAU, Vincent Feltesse. Les hommages rendus au travail du président sortant ont été

aussi nombreux que sincères, à l'image de celui du maire de Rennes remettant à André Rossinot la médaille de la ville et le félicitant de "cette énergie mise au service du développement des villes et des territoires".



Daniel Delaveau remet la médaille de la Ville de Rennes à André Rossinot.

Capacité d'anticipation

En accueillant les participants au Théâtre national de Bretagne, pur produit de la démocratisation culturelle des années 60 à 70, Daniel Delaveau a également rappelé qu'il s'agissait de retrouvailles entre Rennes et les agences d'urbanisme puisque la toute première rencontre nationale avait déjà eu lieu dans la capitale bretonne, à la fin des années 70. Évoquant les politiques développées dans l'agglomération et celles qui se forment au plan national en matière de développement durable, le maire de Rennes a souligné qu'à

son sens "l'anticipation est consubstantielle à la fonction d' élu", la réflexion prospective étant jugée indispensable au pilotage de la ville. "Dès la fin des années 70, a poursuivi le maire de Rennes, nous avons impulsé un projet de territoire associant la dimension économique et sociale à la question de l'environnement, sans utiliser le terme "développement durable", mais en le pratiquant à notre échelle... En effet, comme l'a montré le Sommet de Copenhague en 2009, les trois quarts des mesures prises ou à prendre pour lutter contre l'effet de serre et les risques climatiques planétaires relèvent des collectivités urbaines. Nous avons donc dans ce domaine une responsabilité particulière".

Droit à la mobilité et ville durable

L'une des questions-clés de cette politique, a souligné Daniel Delaveau, est celle de la mobilité durable. Le succès du réseau de métro rennais – le VAL, dont la seconde ligne a été mise à l'étude – contribue à relever ce défi qui doit aider à mettre davantage l'accent sur les "modes doux". Mais "avant d'être un projet urbain, c'est un projet social", a insisté le président de Rennes Métropole : "La coopération intercommunale prend évidemment ici tout son sens /2, et nous l'élargissons à la dimension métropolitaine avec Nantes. Mais il faut aller plus loin pour répondre aux aspirations de la population, sans nier les contradictions entre le droit à la mobilité et les impératifs de maîtrise de la croissance urbaine, en particulier vis-à-vis des émissions de gaz à effet de serre, dans un contexte de ressources limitées. Il faut mettre en perspective nos initiatives d'une manière qui soit réellement durable..." Et pour cela, "il faut associer les forces vives et les habitants, même si c'est difficile, car l'échange, c'est l'énergie, donc le mouvement", a-t-il conclu.



Le développement durable, un objet trop technique ?

Pour sa part, dans le cadre de son dernier discours officiel comme président de la FNAU, André Rossinot a évoqué à son tour "la part d'humanité, de respect, de réflexion partagée qui caractérise le travail de la fédération des agences d'urbanisme". Une nouvelle forme d'urbanité émerge pour passer "du génie au désir de ville", a poursuivi le maire de Nancy, reprenant les items des deux dernières rencontres nationales. C'est précisément ce qui intéresse l'avenir : "Les décisions prises à la suite du Grenelle de l'Environnement, et notamment la loi Grenelle II adoptée en juillet dernier, nous font passer du désirable au législatif. C'est un exercice délicat, puisqu'il n'y a pas moins de 200 décrets à la clé ! Mais n'oublions pas que le développement durable n'est pas un objet technique. La part d'utopie ne doit pas en être absente". Depuis trente ans, a souligné André Rossinot, cette notion est devenue quasi universelle et elle a permis de revisiter l'ensemble des politiques urbaines françaises et européennes /3. Mais attention, a prévenu l' élu, "on ne fait pas la ville ensemble à travers des obligations législatives !" La culture est ainsi considérée comme une sorte de "quatrième pilier" du développement durable, à travers toutes ses dimensions : la formation, le patrimoine, l'enrichissement mutuel, la gouvernance, l'écologie... De même, la croissance du phénomène de l'intercommunalité, qui a pris une place particulière dans le développement des agglomérations françaises, ne doit pas "masquer la nécessité du projet et le besoin de démocratie", qui devra tôt ou tard se manifester par l'élection des délégués communautaires au suffrage universel direct.

L'autorité professionnelle des agences

Traçant à cette occasion le premier bilan de quinze années passées à la tête de la FNAU, André Rossinot a rappelé que ce réseau de 52 agences – en comptabilisant celle de Quimper Cornouailles, la dernière née – a pris une ampleur et une autorité désormais reconnues qui se traduisent aussi par "la qualité des relations humaines, des manifestations qu'il organise et des missions qu'il conduit (rencontre nationale, réunions des clubs, études menées en commun...)". Le président sortant a plaidé en conclusion pour que les collectivités locales ne traitent pas leurs agences comme des "outils ordinaires" dans le cadre de leur redéploiement financier ou de périmètre. "Restons attentifs à la nécessité d'une ingénierie territoriale solide et dynamique !", a-t-il lancé, annonçant dans la foulée la poursuite de son action à la fois dans le cadre de la FNAU (dont il a été élu le jour même 1er vice-président) et dans le cadre d'un club ou d'une fondation qu'il entend créer prochainement sous le nom de "République & Écologie ; vers une nouvelle société". Une manière de poursuivre l'action sous des formes adaptées, sans renoncer à la capitalisation d'un travail mené collectivement pendant plusieurs décennies. Une façon également d'ouvrir le propos que Chris Younès formalisera dans son intervention en séance plénière, quelques instants plus tard : "Il ne faut pas concevoir le développement durable comme un repli craintif de la société, mais comme un moyen de réenchanter le monde..." D'ailleurs, le philosophe Pierre Sansot n'affirmait-il pas avec quelque sagesse : "Une ville qui ne fait pas rêver ne mérite pas le nom de ville" ? | Pierre Gras

"Il faut concevoir le développement durable comme un moyen de réenchanter le monde", a estimé la philosophe Chris Younès.

3/ Lire en pages 55-57, la synthèse de l'atelier-forum consacré à la mise en place d'indicateurs d'évaluation européens sur le développement urbain durable.



Né il y a vingt ans, le développement durable connaît les joies et les peines de l'âge adulte. Le concept n'a rien perdu de sa valeur d'alerte – les problèmes planétaires sont loin d'être résolus. Mais son pouvoir de consensus s'est émoussé : aux appels incantatoires à réconcilier l'économique, le social et l'environnemental succèdent des thématiques à la fois mieux cernées et plus exigeantes. **Échos de deux exposés introductifs stimulants, par Richard Quincerot.**

"Le rôle de la biodiversité est vital pour nos sociétés urbaines", a annoncé – sans surprise – Philippe Clergeau, professeur au Muséum national d'histoire naturelle, qui fait le point sur les nouveaux rapports entre ville et nature. L'urbanisation occupe près de 9 % du territoire national et "impacte" l'ensemble de la biosphère. Les écosystèmes dépendent de plus en plus de l'action humaine. C'est particulièrement manifeste dans l'évolution des "espaces urbains à caractère naturel" : après le jardin à la française et le parc à l'anglaise, les villes cultivent aujourd'hui des friches écologiques à gestion différenciée qui répondent au désir des citoyens de "nature sous la fenêtre". Des espèces quittent la campagne et s'adaptent au milieu urbain – ainsi le faucon crécerelle change-t-il de menu en s'installant en ville, passant des mulots aux moineaux –, tandis qu'à l'inverse, des plantes quittent les sages jardins urbains pour coloniser prés et forêts...

1/ Conforme à la "Constitution moderne" selon Bruno Latour, qui instaure une coupure fondamentale entre science et politique, nature et société (in *Politiques de la nature ; comment faire entrer les sciences en démocratie*, La Découverte, 1999).

Des corridors pour la circulation des espèces

Dans cette "imbrication" de l'urbain et du vivant, l'enjeu écologique majeur est, pour Philippe Clergeau, la circulation des espèces. Le réchauffement climatique

va provoquer un vaste mouvement de végétaux et d'animaux vers le nord, qui ne doit pas buter sur les barrières des villes et leurs infrastructures. C'est pourquoi, en ville plus encore qu'à la campagne, les politiques de trame(s) verte(s) sont prioritaires. Les continuités biologiques sont vitales pour la biodiversité ordinaire, mais également utiles pour le cadre de vie, les loisirs, les mobilités douces et la régulation de l'environnement (eau, air). Elles seront assurées par des espaces verts, des "réseaux verts et bleus" ou des jardins privés – dont le rôle est souvent sous-estimé –, mais aussi par les toitures et les murs végétalisés, aussi importants pour loger la petite faune que pour réguler le climat. Au final, le biologiste a exhorté les urbanistes à "sortir de leurs jardins" en accordant aux espaces extérieurs la même attention qu'aux volumes bâtis, tout en veillant à la cohérence entre les échelles territoriales, les SCoT assurant l'interface entre les trames vertes et bleues régionales et l'urbanisme communal.

Des milieux à réinventer

Après cette leçon du savant au politique 1/, Chris Younès, philosophe et professeur des écoles d'architecture, a invité à examiner les imaginaires de la ville durable. Pour elle, le milieu urbain n'a cessé de se réinventer au fil des siècles : il lui paraît aujourd'hui confronté à quatre questions clés, qui travaillent en profondeur des sociétés moins individualistes qu'on veut bien le dire. La première est la question du "devenir". Le théâtre de Samuel Beckett illustre la figure d'un épuisement des possibles où, dans un monde déqualifié, des personnages anonymes s'évitent les uns les autres : il n'y a plus de géographie, plus d'acteurs, l'espace et les corps sont neutralisés, inaffectés. Les images du métro ou de la rocade



Philippe Clergeau.



Chris Younès.

disent la même chose : hier, la ville rendait libre, aujourd'hui elle épuise les citoyens. À cette figure vide s'oppose la voie joyeuse du réenchantement du monde ouverte par Le Clézio et ses héros précaires, pour qui la beauté naît d'une symbiose avec le milieu naturel et humain, d'une capacité de "vivre avec", de ressentir et d'être touché – une empathie aussi féconde pour les analystes que pour les artistes.

La deuxième question clé est celle des limites. La ville s'étale partout, la mondialisation uniformise les cultures, produisant un incroyable tohu-bohu mortifère. Cette figure d'un développement aveugle et incontrôlé renoue avec de très anciens récits catastrophiques (Peter Sloterdijk). Face à ce débordement général, la limite prend valeur d'une ressource possible : non comme muraille de la peur, mais comme "clôture de convivialité" facilitant les contacts avec autrui – un art particulièrement développé dans les villes japonaises ou les habitats individuels denses /2.

À la recherche d'une nature perdue ?

Le troisième repère posé par Chris Younès est le "désir de nature". Dans une ville devenue justement

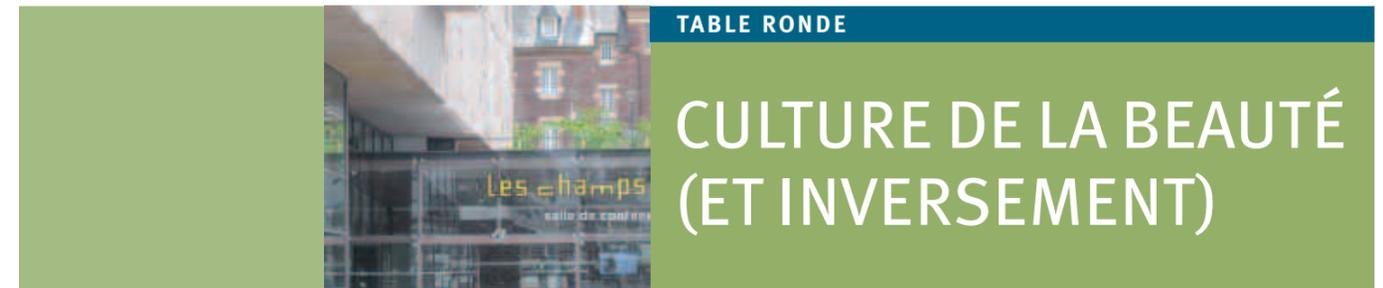
notre "seconde nature", la nostalgie reste d'un "vrai habitat perdu", qui se manifeste par une attention nouvelle portée à l'eau, l'air, la terre, le vent, le vivant, le temps, la nourriture saine... Cette nature désirée est paradoxale : à la fois domestiquée, contrôlée, mais sans perdre ses liens avec la sauvagerie. Mais aujourd'hui plus que jamais, la puissance de ressourcement de cette "nature naturante", cultivée depuis des millénaires (Augustin Berque), serait un antidote majeur au "mal-vivre" des urbains.

La philosophe a conclu sur la "reliance", en référence à Edgar Morin. Car l'heure est à tisser des liens : entre les espaces, les espèces, soi-même – et ces liens entre le réel, l'imaginaire et le symbolique sans lesquels aucun projet ne saurait se concrétiser. Revenant au thème de la rencontre, "Ville désirée, ville durable", Chris Younès a invité chacun à développer non seulement une "écotopie" (un art des lieux), mais aussi une "écophilosophie", c'est-à-dire une sagesse de la transformation des milieux. | R. Q.

2/
Voir dans ce numéro
la synthèse de l'atelier
consacré aux formes
urbaines, pp. 27-29.



Face à l'étalement urbain généralisé, "la limite devient une ressource possible (...) facilitant les contacts avec autrui..."



L'esthétisme et la culture comme "objets du désir" de la ville durable ? Alors que les temporalités s'accroissent, le moment semble venu de prendre la mesure des "nouvelles valeurs" nées du Grenelle de l'environnement. Il faut mélanger "les menus et les dodus", a plaidé André Rossinot en se référant à Sully, mais avec comme plat principal l'exigence de résultats... Synthèse de la table ronde d'ouverture par Olivier Réal.

Présidente du mouvement Ethic (Entreprises de taille humaine, indépendantes et de croissance), Sophie de Menthon s'est montrée fidèle à sa réputation de "débatrice" pugnace. Elle a attiré d'emblée l'attention sur une notion selon elle oubliée : la beauté comme "élément fondateur et structurant". "Il faut avant tout des villes belles !", a-t-elle lancé, tout en posant la question de la place de l'entreprise et du citoyen dans cette ville durable. Cela tombe bien, s'est réjoui Jean-Marc Michel, directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) au ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer : "Peu de services de l'État se sentent en responsabilité du beau ; le mien, si !" Répondant à la fois à Chris Younès et à Sophie de Menthon, ce haut fonctionnaire a développé l'idée qu'entre le *Topos* et le *Pathos*, il y a l'*Oikos*, qui consiste à marier l'économie dans toutes ses dimensions pour construire la ville, "donner du confort, du bien-être, du beau", en apportant aussi une réponse à l'appétit culturel de chacun. "Oui, pourquoi ne pas ajouter l'esthétique à l'environnement, pourquoi ne pas comprendre qu'il y a aussi le culturel ?", s'est-il interrogé, félicitant au passage Nantes et Saint-Nazaire qui, depuis 2007, ont choisi l'axe de la culture pour faire redécouvrir durablement l'estuaire de la Loire.

Gestion du temps...

"On arrivera à la beauté si l'on partage des formes de culture", a renchéri André Rossinot, prenant exemple sur sa ville de Nancy. Il faut d'autant plus apprendre à l'homme à se dominer, à s'adapter, que les difficultés du mode de vie actuelle sont intimement liées à "l'accélération dans l'accélération", a-t-il estimé, évoquant à la fois la technologie, l'économie et... la précarité. On constate beaucoup (trop) de pression sur l'homme et sa famille, a poursuivi le président du

Grand Nancy. Il y a donc une exigence, pour les agences d'urbanisme, qui est celle d'interpréter cette accélération, ce respect du temps des autres – mais aussi pour les élus, "car la politique doit avoir le dernier mot, au nom de la République". Celle-ci aurait ainsi dans les villes une "responsabilité fondatrice" : 70 % des actions de développement durable émanent des collectivités territoriales. Philippe Clergeau, professeur au Muséum national d'histoire naturelle, aimerait bien pour sa part que cette accélération se produise "concrètement" sur la notion de paysage et d'esthétisme. "La densification urbaine est un vrai projet. En même temps que les villes vont continuer à s'étendre, il faut prendre la mesure des paysages,

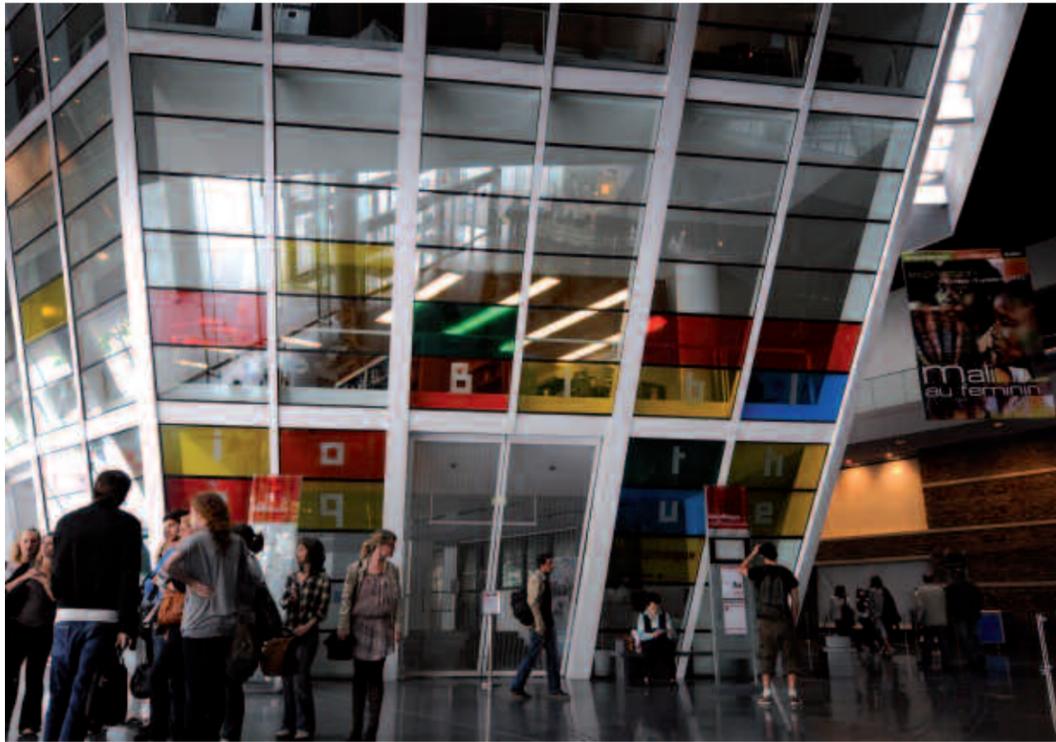


Sophie de Menthon, Jean-Marc Michel et André Rossinot.

des équilibres...", a-t-il expliqué, mobilisant les vertus de "l'interfonctionnalité" du paysage, tout en mettant en garde les professionnels contre les limites d'un zonage qui empêche la nature de vivre en ville.

... des usages

Cet appel à ne pas trop réglementer a été repris, avec des nuances, par Jean-Marc Michel pour qui – représentation de l'État oblige – la réglementation est



certes nécessaire ("sinon, la régulation se fera par l'argent ou devant le juge"), mais peut être réduite ou limitée lors de projets réellement partagés. La démocratie électorale permet la décision, mais à l'amont de la décision, la démocratie participative joue évidemment un rôle, a-t-il rappelé utilement. À l'aval, tout le monde se retrouve sur le terrain pour interpréter les lois émanant du pouvoir législatif. "La loi change la donne, mais nous vivons encore avec des décrets vieux de plus de trente ans", a-t-il ajouté, ce qui a eu pour effet de courroucer Sophie de Menthon, qui a fustigé un pays (la France) "ridicule par le nombre de ses lois et ses décrets, avec des gens incapables de les rédiger...". Considérant pour sa part, sans doute plus sereinement, la réglementation comme "l'expression des priorités", Chris Younès a fait sienne l'émergence de l'écologie urbaine et de l'environnement comme valeur partagée. Mais il faut en même temps rectifier l'erreur qui a consisté à la traiter séparément la question environnementale pour rendre la ville plus fonctionnelle : "La ville divisée est mortifère. La laideur des milieux urbains est en train de se répandre. C'est une maladie liée à la division. Il faut relier et imaginer des modes de liaisons plus joyeux...".

... et des envies

Il y a longtemps que les agences d'urbanisme sont présentes sur ces champs, a enchaîné André

Rossinot. D'ailleurs "la notion de projet urbain est fondamentale, sinon on est l'esclave des réglementations"... Les agences auraient ainsi une longueur d'avance sur la manière d'anticiper la ville, ce qui est indispensable pour répondre aux défis de la mondialisation : "Faire la ville et faire le monde, c'est la même chose", a assuré le maire de Nancy, à condition de savoir gérer le lien entre le global et le local. À défaut de refaire le monde, le défi de l'invention d'une ville à la fois désirable et désirée réside justement, pour Chris Younès, dans la nécessité de prendre en compte la diversité culturelle et de trouver de nouveaux modes de diversité. Le tout avec pragmatisme, a souligné Philippe Clergeau, compte tenu des espoirs suscités aujourd'hui, sans oublier de réintégrer les entreprises "rejetées en dehors de la ville", comme l'a réclamé Sophie de Menthon.

"Si l'on a envie de se donner de l'ambition, il faut donner l'envie de vivre en ville, a conclu Jean-Marc Michel. La ville se fera de toutes façons. Et le fait urbain va nous dominer. Alors, faisons la ville ensemble, mettons de la cohérence dans nos politiques urbaines, décloisonnons pour résoudre l'équation intimité/densité... " Une équation qui aura de plus en plus besoin, pour être résolue, "du couple technicien/élu, au service des habitants, des acteurs économiques et des usagers"... | O. R.

Interlocking the urban with living systems

Politically speaking the "sustainable city" is one of the most pressing issues of our time; and the congress in Rennes was the perfect chance to emphasise that any authentically "shared project" demands a real desire for sustainability.

The congress also marked a changeover, with FNAU head **André Rossinot** stepping down – after fifteen years of service – in favour of **Vincent Feltesse**, president of the Bordeaux Urban Community. The tributes he received were as sincere as they were numerous, with Rennes mayor **Daniel Delaveau** handing him the keys to the city and congratulating him on "the tremendous energy he had put into urban and territorial development."

Interestingly Rennes, the capital of Brittany, had hosted the first congress at the end of the 1970s, and as Daniel Delaveau pointed out, has been combining the economic and the social ever since in an approach that has been sustainable in everything but name. Skilled anticipation, he stressed, is vital to satisfying local aspirations: the planned expansion of the metro, for example, is a both a contribution to sustainable travel and a social project, seeking as it does to take into account the undeniable contradictions between better transport for all, urban sprawl, greenhouse gas emissions and limited resources.

This led André Rossinot to comment on the human side of planning agencies' activities and the cultivation (and implementation) of the desire for sustainability embodied in the tricky exercise that was France's Grenelle Environment Forum. We need to keep a touch of the utopian too, he said, and remember that successful city-making doesn't hinge solely on legislation: other "pillars" on an incomplete list include culture, heritage, governance and ecology. There are currently 53 agencies in the FNAU network, and he urged local government not to treat them just as "ordinary tools". Sustainable development is their business, he said, signalling the point **Chris Younès**

would make in the plenary session: "Sustainability isn't a timid fallback position for society, but a way of re-enchanting the world."

Born twenty years ago, the concept is now experiencing all the joy and pain of adulthood: as relevant as ever, it has lost something of its consensual thrust. "Biodiversity remains vital," biologist **Philippe Clergeau** reminded his listeners: urbanisation occupies 9% of the area of France, but "impacts" the country's entire biosphere. At the same time today's city-dwellers want "nature at their door" and ecologised brownfield sites are encouraging certain species – raptors, for example – to extend their habitats (while some typically urban plants are colonising the countryside).

In the name of this new interlocking of the urban with living systems, he exhorted town planners to give outdoor spaces the same attention as indoor ones – while, of course, maintaining a sound territorial balance.

Philosopher/architect Chris Younès opted for a four-point analysis of the centuries-old city and its imaginary domains, starting with the direction being taken by a world in which the city-dweller's sense of freedom has given way to one of exhaustion, sameness and anonymity. Her solution is that aforementioned re-enchantment, the empathy with nature and the human to be found in, for example, the books of J.M. Le Clézio. Secondly comes the issue of the uniformity imposed by rampant globalisation: in this context a limit, "a conviviality boundary", can be a possible resource, a way of fostering contact with others. Thirdly, a "desire for nature": the city has become our "second nature", but the yen for "a real habitat" lives on in concern about the quality of water, air, the soil, food, etc., and represents a powerful antidote to "junk living". Younès closed with a reference to Edgar Morin's *reliance*, a reconnection – with spaces, species and oneself, and between the real, the imaginary and the symbolic – vital to the success of any project.

Desired city, sustainable city: develop your own "ecotopia", she urged – and your own urban "ecosophy" of wise transformation.

And Beauty as an "object of desire" in the sustainable city? For **Jean-Marc Michel**, head of planning, housing and nature at the Ministry of Ecology, a truly cohesive economy provides "comfort, well-being and the beautiful": our environment, then, but also culture. A city divided is a dying city, but diversity, as Chris Younès pointed out, is not division; and it is up to planners and politicians alike to foster – pragmatically – new forms of diversity that prompt the desire to live constructively in our cities. |



RENNES : UN “MODÈLE” IMPLICITE AUX LIMITES EXPLICITES ?

*Le modèle rennais de la “ville archipel” ou “sans banlieue” est-il durable ? Et comment transformer une politique d’aménagement volontariste en “désir de ville” sans ignorer ni la question sociale ni celle, entêtante, du droit à la mobilité ? Le succès apparent de Rennes en matière de développement durable est-il transférable ? **Une enquête de Pierre Gras, illustrée par Serge Mouraret.***

L’agglomération rennais a le vent en poupe. Classée parmi les toutes premières villes françaises pour son attractivité économique et démographique, selon l’INSEE, elle évolue également au rythme des transformations globales de la société française, ce qui ne va pas sans conséquences au plan social, sociétal ou environnemental. Posant depuis plusieurs années la question de la “durabilité” de la ville (et sans doute de sa propre politique urbaine), elle a, dans cet esprit, pris l’initiative de se saisir d’un thème à la fois complexe et ambigu, celui de la “ville désirée”. Ou comment faire en sorte que les “bénéficiaires” d’une politique publique en soient en quelque sorte les garants, sinon les hérauts /1.

Une continuité exceptionnelle

Créée en 1972, l’Agence d’urbanisme et de développement intercommunal de l’agglomération rennais (Audiard) a suivi toutes les étapes de la construction d’une “conscience d’agglomération”, depuis l’adoption d’une taxe professionnelle unique en 1992 jusqu’à l’adoption d’un SCoT annoncé comme “novateur” dès 2007, en passant par la transformation du District urbain en communauté d’agglomération en 2000 /2. Il faut souligner que cette politique a bénéficié d’une longévité exceptionnelle des mandats municipaux rennais – vingt-quatre ans pour la municipalité Fréville (jusqu’en 1977), trente et un ans pour la municipalité de gauche dirigée par Edmond Hervé (jusqu’en 2008) –, et donc des politiques suivies en matière d’aménagement et de développement. Le nouveau maire (PS), Daniel Delaveau, élu premier magistrat il y a bientôt trois ans, a bénéficié de la même continuité puisqu’il a été maire de la commune voisine de Saint-Jacques-de-la-Lande et qu’il a présidé aux destinées du District urbain puis de Rennes Métropole, où il fut chargé notamment

des questions de transport et de communication, avant d’en devenir le président. Le travail collectif mené dans ces institutions, de même que la production des observatoires constitués par l’Audiard dans les domaines les plus divers /3, ont contribué à assurer la cohérence des décisions sur le long terme.



Le campus universitaire de Beaulieu.

Un “modèle” implicite...

Cette chance n’a pas été inemployée. Le SCoT du Pays de Rennes, patiemment construit à partir de l’été 2003 et définitivement approuvé en décembre 2007, “après quatre ans (...) d’efforts soutenus de concertation, de sensibilisation, de pédagogie” /4, acte notamment les grands axes de la démarche de planification volontariste adoptée par la Ville de Rennes et l’agglomération à partir des années 80. Le nouveau document, qui présente des orientations pour les 15 à 20 ans à venir, poursuit et approfondit cette démarche, en mettant cette fois l’accent sur la “durabilité” des politiques déjà développées et leur appro-

1/
Cf. sur ces questions les travaux de Norbert Elias et, plus récemment, ceux de Patrick Le Galès (co-auteur de *Gouverner par les instruments*, 2005, Paris, Presses de Sciences Po).

2/
Le SCoT du Pays de Rennes concerne 64 communes et quatre intercommunalités (dont l’ensemble des communes du Pays de Rennes, à l’exception de Chancé, Servon-sur-Vilaine et Le Verger), soit au total 420 000 habitants (RGP 1999). Pour de plus amples informations : www.paysderennes.fr

3/
Thèmes traités notamment : développement économique local, foncier, emploi-formation, finances locales, déplacements, baromètre du développement durable, etc.

4/
Source : www.audiard.org/scot/

priation par la population et les acteurs locaux, principe que l'on retrouve précisément dans la formulation du thème de la XXXI^e rencontre des agences d'urbanisme, "Ville désirée, ville durable ; un projet à partager". Il s'inspire – tout en inspirant aussi d'autres démarches – d'une formule qui connaît un inusable succès dans les pays nordiques ou anglo-saxons (Scandinavie, Pays-Bas, Canada, Australie...) depuis deux décennies : "Une variante de ville compacte qui tente de dépasser l'opposition entre densité et échelle humaine, ville et campagne [et] qui se présente comme un modèle d'urbanisme maîtrisé et implicitement "soutenable"..."/5. Cette agglomération-là se veut à la fois vertueuse et communicante, intégratrice et innovante. Son rôle dans le développement du réseau Energy Cities, par exemple, où les communes membres de Rennes Métropole ont constitué le "noyau dur" des premières collectivités françaises à s'investir fortement dans la lutte contre les gaz à effet de serre et dans la promotion des énergies renouvelables /6, est évidemment à souligner dans ce contexte.

... aux limites plus explicites

Pour autant, le bilan apparaît plus contrasté dans au moins deux domaines : la répartition des pôles d'activité économique dans l'agglomération et la question de la mobilité "durable", justement. L'image de Rennes, métropole "intelligente" et dynamique, mélange habile de haute technologie (notamment en matière de communication) et de qualité de vie, promue à partir des années 90 sous le slogan "Rennes, vivre en intelligence" /7, a mis en avant des résultats plutôt satisfaisants dans ces domaines, qui seraient la marque d'une "tradition d'urbanisme de qualité" et comme l'exemple réussi d'un "aménagement volontariste", "paradigme de l'urbanisme raisonné" /8. Si la ville-centre paraît effectivement dépourvue d'une banlieue informelle et anarchique, comme tant d'autres villes en Europe, ce modèle polycentrique, "ville archipel" dotée d'extensions périurbaines aussi "vertes" qu'à l'échelle humaine, souffrirait de quelques effets pervers, comme la concentration des principales zones d'activité sur Rennes et la polarisation du marché du logement au bénéfice du parc collectif de la ville-centre, alors que la demande continue de porter principalement sur la maison individuelle située en périphérie. L'insuffisance de terrain à bâtir et les prix élevés résulteraient ainsi de "choix d'aménagement trop restrictifs liés au culte exagéré de la ceinture verte", provoquant à la fois des difficultés d'insertion pour les nouveaux arrivants et l'accentuation de clivages socio-spatiaux déjà présents dans l'agglomération depuis quinze ou vingt ans /9.

La "ville archipel" et ses contraintes

De la même façon, l'organisation radiale du système de transport et la relative faiblesse des connexions entre les "noyaux périphériques" viennent renforcer l'effet de centralité, mais aussi du même coup, la dépendance des habitants des communes de cette "ville-archipel" vis-à-vis de l'automobile. Sauf exception, comme à Saint-Jacques-de-la-Lande, où le parti pris architectural et urbain vise précisément, de façon volontariste là encore, à renforcer la centralité et les équipements de cette "ville nouvelle" voisine de Rennes /10, voire à Mordelles où le maire, Bernard Poirier, vice-président de Rennes Métropole et de l'Audiar, a fait édifier en centre-bourg des logements collectifs originaux dans une trame paysagère relativement protégée, la plupart des communes périphériques n'y voient pas malice. Elles puisent au contraire – et paradoxalement – dans la préservation de leur identité post-rurale et de leur cadre de vie protégé les arguments en faveur de ce type de développement diffus, au prix d'une certaine sélectivité sociale et d'un accroissement de la congestion automobile et de l'émission de CO₂. Les effets bénéfiques de "l'armature écologique" et de la relative compacité de l'urbanisation s'en trouvent pourtant minorés.

Le pouvoir d'agglomération a d'une certaine manière pris la mesure, sans le concéder vraiment, de ces "effets pervers", que la création de nouveaux pôles de type écoquartiers – la ZAC de La Courrouze, au sud-est de Rennes et, à plus long terme (2040), le quartier Via Silva, au nord-est de l'agglomération –, le renouvellement urbain complet de quartiers comme celui du Blossne /11 ou la transformation du quartier de la gare de Rennes /12, toutes opérations à échéance plus ou moins lointaine, sont censés corriger ou à tout le moins accompagner. Concernant les transports en commun, la réflexion sur la réalisation d'une seconde ligne de métro est déjà en cours, sans trop de débats apparents. À l'horizon 2018, sa mise en service permettra de relier plusieurs quartiers entre eux (La Courrouze, Maurepas, Les Longs-Champs) via le centre-ville. Mais l'expérience montre que ce type d'infrastructure, dont le seuil d'équilibre est élevé (la première ligne du VAL plafonne à 120 000 personnes transportées/jour) alors même que la part modale de l'automobile dans les déplacements ne cesse d'augmenter /13, contribue plutôt à renforcer la polarisation existante sans résoudre les problèmes de liaison entre les pôles satellites. D'autant que le réaménagement des espaces publics rennais, la réalisation de "grands équipements" et la construction de nouveaux quartiers logements collectifs, comme la ZAC de la Mabilais en bordure de la Vilaine (urba-

5/
Cf. Rémy Allain, "Rennes par-delà le bien et le mal", in "Le développement durable : une idéologie ?", *La Revue des Deux Mondes*, pp. 105-117, octobre-novembre 2007.

6/
Lire la synthèse de l'atelier organisé à Bruz dans le cadre de la rencontre nationale des agences en page 41-42.

7/
Formule que l'on retrouve toujours à l'heure actuelle, par exemple en sous-titre du "Projet urbain 2015" élaboré par la Ville de Rennes.

8/
Rémy Allain, op. cit., pp. 106-107.

9/
Op. cit., pp. 110-111.

10/
Lire page 27 et s. l'article de Richard Quincerot..

11/
Lire page 21-22.

12/
Lire page 18.

13/
Les Rennais effectuent actuellement 755 000 déplacements par jour, dont 308 000 en voiture (40 %), tandis que le nombre de personnes transportées par les transports collectifs dans l'agglomération est passé de 33 millions avant la mise en service du métro à environ 68 millions aujourd'hui (sources : Rennes Métropole, SEMTCAR).

14/
Interview parue dans *Les Cahiers de la ville responsable* n° 1, juin 2010, pp. 10-11.

niste : Alexandre Chemetoff), produit déjà une image "haut de gamme" et plus qualitative de l'hyper-centre rennais, et risque de provoquer une nouvelle étape de polarisation urbaine qui s'accommodera plus ou moins de ces disparités spatiales et que renforcera, du même coup, une armature du métro organisée essentiellement à partir du centre-ville.

Quelle durabilité sociale ?

La création d'équipements culturels ou sociaux "en périphérie", comme la Cité des Musiques au Blossne ou le Fonds régional d'art contemporain à Beauregard, la future mutation des brasseries Saint-Héliier ou l'ouverture de la médiathèque de Saint-Jacques-de-la-Lande indiquent une nouvelle tendance, tandis que les capacités de développement économique (notamment l'implantation de bureaux) se diversifient peu à peu. Mais les interrogations sur le "modèle rennais" puisent dans toutes ces questions un certain fondement. Le maire, Daniel Delaveau, en est assurément porteur : "La ville pour tous, c'est une volonté politique et un objectif (...). La

question de l'habitat est centrale. Si les gens sont obligés d'aller habiter à 20, 30 ou 40 kilomètres pour des raisons financières, cela a des conséquences environnementales, de développement durable, sociales. Pour moi, faire la ville responsable, c'est faire la ville durable. (...) Et j'en suis convaincu, la première durabilité est la durabilité sociale" /14. Reste à engager cette nouvelle phase du développement de l'agglomération sous la forme d'une "éco-ville" plus équilibrée, mobilisant tout à la fois énergies renouvelables, transports alternatifs et outils d'un dialogue renouvelé avec la population. Des tâches auxquelles élus et professionnels rencontrés dans l'agglomération rennaise se disent particulièrement attachés. Mais cette démarche sera-t-elle vraiment "durable" sans chercher à questionner le phénomène de métropolisation dont les effets induits se font sentir aujourd'hui de façon plus aigüe qu'il y a vingt ou trente ans, à Rennes, succès oblige, plus qu'ailleurs ? | P.G.

→ Du District urbain à Rennes Métropole

Quarante ans d'action commune

La coopération intercommunale n'est pas un nouveau concept à Rennes, encore moins un outil d'opportunité. Créé il y a quarante ans à l'initiative d'Henri Fréville, alors maire de Rennes, le District urbain était en effet l'un des premiers à se constituer en France. En instaurant la taxe professionnelle unique d'agglomération, puis en engageant la transformation du district en communauté d'agglomération sous le nom de Rennes Métropole /1, Edmond Hervé, qui a ensuite occupé le fauteuil

communale dans l'agglomération de manière considérable (de 1 à 67, ils sont passés de 1 à 4). Comme l'a souligné Daniel Delaveau, président de Rennes Métropole depuis 2008, à l'occasion des quarante ans de cette démarche, la logique d'action proposée par la communauté d'agglomération – aujourd'hui peuplée de près de 400 000 habitants et qui regroupe 37 communes – pour agir "en faveur d'un territoire toujours plus attractif" est désormais celle des trois "S" : solidarité, subsidiarité, stratégie...



Le siège de Rennes Métropole.

tants, de bruits d'avertisseurs automobiles, de sirènes de police ou de passages de rames de métro... Devenue en quelques années l'une des références majeures de l'expression musicale de la fin du XX^e siècle, "City Life" a invité l'ensemble des participants à "repenser le lien entre le concert comme rituel social et l'espace urbain où il s'inscrit", selon le propos des organisateurs. Un thème plus qu'opportun alors que défilaient dans les rues de Rennes (et d'ailleurs) les cortèges de manifestants toujours plus déterminés à se faire entendre... | P.G.



Edmond Hervé.

de maire, a également été pionnier en la matière. Cette décision a en effet permis de réduire les écarts de richesse

→ Futur quartier "EuroRennes"

La grande vitesse prend son temps

La gare de Rennes est d'ores et déjà un nœud ferroviaire de première importance pour toute la Bretagne. Elle constitue la "porte d'entrée" de nombre de villes plus ou moins proches de la capitale régionale (Vannes, Saint-Malo, Saint-Brieuc...), qu'elle relie au réseau national et européen. Mais l'arrivée de la grande vitesse en 2014 confortera assurément cette fonction. Hier située à l'extérieur de l'hyper-centre rennais, qui l'a depuis rattrapée, la gare verra son rôle de "pôle multimodal central" considérablement évoluer, comme le prévoit le Projet urbain 2015 de Rennes : "L'insertion du pôle d'échange dans un tissu urbain constitue un enjeu majeur, explique ce document /1. À la diversité des modes de déplacement sera associée une diversité des fonctions urbaines. Les fonctions tertiaires et commerciales seront favorisées par la fluidité des liaisons, la fonction habitat sera encouragée dans un souci de densification". En clair, c'est l'ensemble du quartier de la gare, désormais baptisé "EuroRennes", qui fera l'objet d'une recomposition sur une centaine d'hectares. En profondeur d'ailleurs, puisque la réflexion engagée par les élus rennais, l'Agence des gares (filiale de la SNCF), le cabinet FGP (constitué par l'architecte Jacques Ferrier, auteur du Pavillon français de Shanghai) et les paysagistes de l'agence TER /2,



Le projet de l'architecte Jacques Ferrier pour le quartier EuroRennes.

prévoit d'enterrer les infrastructures ferroviaires pour réaliser une vaste esplanade "verte" ouvrant la perspective sur les quartiers situés à l'arrière de l'actuelle gare, après démolition du bâtiment voyageurs, à l'horizon 2025.

Un développement programmé

L'arrivée programmée de près de deux millions de voyageurs chaque année dès 2014, puis la mise en service de la deuxième ligne de métro en 2018, devraient en effet démultiplier les flux, mais également accroître le potentiel de ce secteur destiné, à l'instar de nombreux quartiers de gare français et européens, à devenir un important quartier d'affaires et de logement. Cela suppose notamment de repenser le système de circulation et de desserte de la gare, qui devrait s'effectuer par le sud, mais aussi tous les espaces publics proches. Pour Jacques Ferrier, fervent adepte du concept de "paysage construit" et hos-

tile à tout zonage excessif, "EuroRennes offre une occasion exemplaire de mettre en œuvre ce principe. C'est même un passage obligé puisque les sites disponibles sont très éparpillés, sans aucun morceau d'un seul tenant sauf la gare, ou plus précisément la future gare" /3. Mais avant cela, il lui faudra convaincre le futur maître d'œuvre, l'Agence des gares, de glisser cette nouvelle "gare-paysage" sous un "paysage pont" faisant le lien entre le niveau actuel de la place de la gare et la prison des femmes située sur la place haute, de façon à "récréer une continuité urbaine". Des doutes sur le résultat ? L'agence TER a déjà réalisé ce principe en région parisienne, à Arcueil, en posant un jardin public sur le toit du centre commercial de la Vache Noire /4. Il paraît que cela fonctionne plutôt bien. Les Rennais impatients pourront toujours, en attendant 2025, faire le déplacement d'Arcueil... | P. G.

1/ Cf. <http://www.nxtbook.fr/newpress/Ville-Rennes/Projet-urbain-2015/index.php>

2/ L'équipe FGP/TER a été désignée en décembre 2009 à l'issue d'une consultation où restaient en lice Studio 09 (Secchi & Vigano) et l'Atelier des Paysages (Alain Marguerit).

3/ Interview de J. Ferrier par Jean-Louis Violeau dans *Place Publique* n° 21, mai-juin 2010, pp. 141-148.

4/ Réalisé en 2007 par les architectes Dusapin & Leclercq, avec le cabinet T+T Design.

REPORTAGE

UN NOUVEAU BEAUREGARD... SUR LA VILLE

Une visite du nouveau quartier de Beauregard est l'occasion de revenir sur différents aspects de la politique urbaine de Rennes Métropole /1. Qu'en est-il du "modèle" d'urbanisme durable, producteur d'une floraison de réalisations originales et remarquées dans un paysage européen parfois banalisé ? Le reportage de Richard Quincerot apporte d'utiles éclairages.

D'abord, c'est l'étonnement : à Rennes, le concept de "ville compacte" est bien antérieur à la notion de développement durable. Dès les années 50, les urbanistes avaient préconisé un "développement sans banlieues" sous forme de noyaux urbains denses, séparés par de larges intervalles de campagnes et de nature. Ainsi, Gaston Bardet, urbaniste-conseil de Le Rheu à partir de 1957, avait baptisé "villetes" les

petits satellites qu'il proposait de développer autour de Rennes à partir des villages existants /2. Plusieurs décennies ont passé, mais le schéma est resté. Rebaptisé "ville archipel" et justifié par la lutte contre l'étalement urbain, ce projet s'est paré de nombreuses vertus – attractivité, logement, transports, équité territoriale, participation, environnement... – tout en assurant un compromis politique sur la redistribution de la croissance dans l'agglomération, les villages revendiquant une part mesurée (ni trop ni trop peu) du développement de la métropole.

Le polycentrisme a ses avantages : à la différence de bien d'autres, l'agglomération rennaise n'est pas entourée d'une couronne hétéroclite de lotissements et de zones commerciales, mais d'une campagne proche ponctuée de localités bien délimitées, avec des cœurs de village vivants, habités et équipés. Séduisante pour le paysage et la qualité de vie, cette constellation n'est sans doute pas parfaite par rapport à l'idéal d'une "ville des proximités" : le contraste est frappant entre Rennes, très dense et qui continue de se densifier pour valoriser l'investissement lourd du métro, et une périphérie multipolaire où l'automobile reste le principal mode de déplacement, les transports publics peinant à desservir des "satellites" distants et de petite taille.

Action foncière et politique du logement

Ensuite, un constat s'impose : depuis plusieurs décennies, les autorités publiques rennaises exercent avec constance une forte maîtrise de l'aménagement. Depuis les années 1970, le district puis l'agglomération conduisent une politique foncière active, avec un premier plan de démarrage sur 700 hectares

1/ Visite organisée pour la réalisation de cet article grâce à l'aimable collaboration d'Anne Le Thiec et Jean-Michel Marchand, de l'Audiar.

2/ Directeur des études de l'Institution internationale et supérieure d'urbanisme appliqué à Bruxelles et secrétaire général de la Société française des urbanistes, Gaston Bardet avait développé dans plusieurs livres une approche sociologique et technique de l'urbanisme, qui avait alors retenu l'attention du maire de la commune du Rheu.



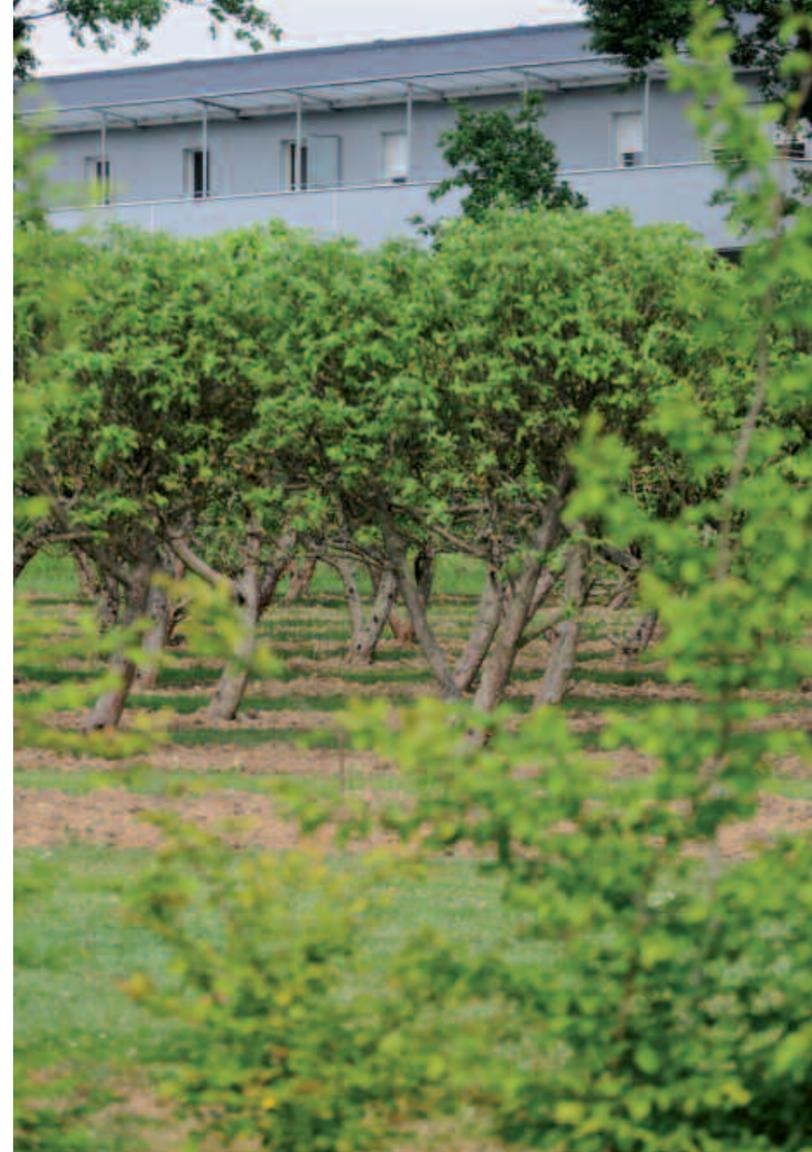
soutenu par l'État (1975-1980) et des engagements réguliers de plusieurs millions d'euros par an. Rennes Métropole est ainsi le "paradis des ZAC" où la puissance publique, propriétaire du sol à bâtir, fixe avec autorité les règles de l'urbanisation.

Cette maîtrise est mise au service de responsabilités pleinement assumées en matière de logement, comme le montre le programme local de l'habitat (PLH) mis en place en 2005. En effet, en renouant avec la réussite économique et la croissance démographique, l'agglomération avait fini par connaître les classiques effets pervers en matière d'habitat : une raréfaction du foncier disponible, un ralentissement de la production de logements, une hausse des prix qui tendait à chasser les jeunes ménages du centre et renforçant l'étalement urbain. Le PLH a mobilisé 36 des 37 communes de l'agglomération sur des objectifs ambitieux : passer d'une production annuelle de 2 500 à 4 500 logements, à coûts maîtrisés et économes en énergie, dont la moitié de logements aidés. À mi-parcours, le bilan est impressionnant. Entre 2005 et 2009, la production annuelle est passée de 2 200 à 4 200 logements, le parc social a progressé de 40 %, la moitié des logements aidés est certifiée très haute performance énergétique (THPE), sans surcoûts. Et en 2008, pour la première fois depuis longtemps, les loyers du parc locatif privé ont commencé à baisser, Rennes passant en trois ans de la 6^e à la 16^e place du palmarès peu enviable des "villes les plus chères de France".

Des savoir-faire raffinés

Enfin, les formes d'urbanisation s'expriment dans toute leur diversité. À Rennes Métropole, elles ont leur élu de référence, Jean-Yves Chapuis, vice-président "chargé des formes urbaines", et leur atelier spécialisé, actif dans de nombreuses opérations réalisées par les communes grâce à la solidarité d'une fiscalité mixte, qui centralise les expériences, accumule les savoir-faire et diffuse la nouvelle culture urbaine par un flux continu de rencontres, colloques et publications.

La ZAC de Beauregard, créée en 1993 au nord de Rennes et en voie d'achèvement, témoigne de cette logique productive. Ce site de 71 hectares, aux espaces publics raffinés, a été découpé en îlots d'immeubles de quatre niveaux en moyenne, respectant des alignements sur rue et entourant des coeurs verts (urbaniste : groupe Ellipse). Sur chaque îlot, le promoteur doit organiser deux concours pour permettre à la Ville de choisir, d'une part, un architecte, et de l'autre un paysagiste. Bien d'autres conditions



Une "ville verte" répondant au désir de nature de nos contemporains...

sont fixées, portant sur les types de logements (un quart des logements aidés en locatif, un autre quart en accession), les performances énergétiques, les passages piétons dans les cours privées – et même la plantation d'une haie basse formant une sorte de "plinthe végétale" autour des îlots. Un petit centre de quartier a été réalisé tôt pour favoriser l'ancrage des nouveaux habitants dans le quartier. À partir d'une opération de pré-verdissement réalisée dans les années 80, la paysagiste Jacqueline Osty a valorisé d'anciens chemins creux par des aménagements discrets, scandés par le leitmotiv de murets de schiste rouge. Un parc urbain contemporain longe le quartier, offrant des vues imprenables sur la ville d'un côté et sur la campagne de l'autre. Ce quartier neuf de 1 300 logements offre ainsi l'image séduisante d'une "ville verte" ancrée dans le territoire, répondant au désir de nature de nos contemporains et d'une densité générale appréciable de 51 logements à l'hectare : à visiter absolument dans la tournée des réalisations qui font de Rennes Métropole une étape obligée de l'urbanisme durable.. | R. Q.

Habitat social

Quand Le Blosne rencontre Berlin

Peut-on transformer l'image d'un quartier en mutation en agissant aussi sur la perception qu'en ont ses habitants ? Le quartier du Blosne, l'une des plus vastes ZUP françaises des années 70, en fait semble-t-il la preuve en combinant la mise en œuvre d'un projet urbain complet avec une démarche participative originale, qui ne s'interdit pas d'aller regarder ce qui se fait (de mieux ?) ailleurs. Pendant deux décennies, le quartier n'avait pratiquement pas évolué, hormis l'irruption d'une ligne de métro qui avait en même temps secoué ce quartier d'habitat social de sa relative "torpeur" et modifié les conditions de la mobilité des riverains. Dans les années 80 à 90, la mise en place de la politique de la ville dans l'agglomération rennaise a permis un certain nombre de mutations, que le projet actuel de "requalification

urbaine" mené depuis 2005-2006 sous l'égide d'Antoine Grumbach est venu épauler ou modifier.

En vingt ans, la démographie du quartier s'était "tassée" sous l'effet du vieillissement (19 000 habitants aujourd'hui) et la fermeture programmée d'une entre-

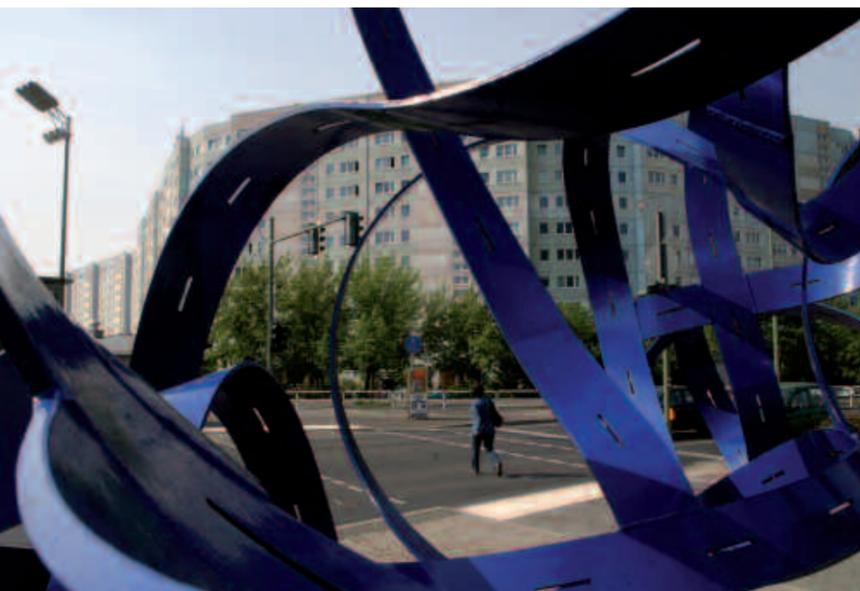
prise (SMT Micro Electronics) qui a compté jusqu'à 700 emplois sur place a sonné comme un avertissement. En outre, comme l'explique Annaïg Hache, responsable de la concertation menée dans le quartier, les espaces publics existants, fréquemment traités sous forme d'entrée de parkings ou d'es-



paces résiduels, nécessitaient une mise à niveau générale. À partir d'une expérimentation conduite par l'Agence d'urbanisme et l'équipe de projet sur le réaménagement du square de Setubal, réalisé en 2008-2009, cette mutation embrasse désormais non seulement l'aspect bâti/non bâti, mais aussi le volet culturel et social qui permettra au Blosne d'accueillir prochainement le Conservatoire national de région (musique), une école paramédicale et une résidence pour jeunes



Le projet de requalification du quartier du Blosne proposé par Antoine Grumbach est venu épauler les mutations en cours depuis vingt ans.



L'expérience de Berlin montre, selon Hélène Bernard, que les habitants peuvent "cesser d'être un problème pour devenir une ressource".

travailleurs, qui viendront contribuer à une certaine diversification des usages.

Les "ambassadeurs" visitent Berlin

Cette expérience de la concertation, souhaitée et portée par Frédéric Bourcier, adjoint au maire de Rennes chargé de l'urbanisme (et aussi élu du quartier), a contribué à faire se rencontrer les différents acteurs (élus, associations, comité de quartier, écoles, équipements, travailleurs sociaux...) et de mobiliser parmi eux des "ambassadeurs" du quartier au service de son avenir, désignés au printemps dernier. Avec cette "approche globale" de la sensibilisation sur l'ensemble des projets, la démarche animée par l'agence d'urbanisme, s'est voulue très ouverte. Grâce aux réseaux et à la longue expérience berlinoise d'Hélène Bernard, chargée d'études à l'Audiar, un échange

original a même pu se dérouler avec les habitants de plusieurs quartiers de grands ensembles de la capitale allemande, notamment l'un des plus importants d'entre eux, celui de Lichtenberg. Un voyage de rencontres organisé en 2009 a ainsi permis d'élargir les horizons rennais et... de relativiser l'ampleur des problèmes qu'a pu connaître le Blossne. "Berlin n'avait plus d'argent et les opérateurs privés qui sont aux commandes ont dû développer leur capacité d'adaptation pour renouveler l'habitat, en créant des jardins partagés en pied d'immeuble ou des espaces extérieurs privés, ou encore en se faufilant dans les mailles des modèles administratifs", explique Hélène Bernard. Faute de moyens lourds, l'imagination a pris le relais, impliquant les habitants à travers des méthodes originales relevant tantôt du bricolage tantôt de l'innovation urbaine. La centaine

d'acteurs et d'"ambassadeurs" du Blossne qui se sont rendus sur place pendant trois jours et demi très denses en échanges a pu ainsi découvrir les "recettes berlinoises" et les adapter au contexte local, en privilégiant les réponses élaborées par les habitants eux-mêmes. Ainsi, "de problème, les gens deviennent une ressource, comme Hélène Bernard. Une manière de changer de regard et de ne pas laisser les habitants seuls face à leur destin..." /1 Et si cette logique sortant des "sentiers battus" de la rénovation urbaine trouve un écho favorable à Rennes, avec quelques appuis extérieurs /2, c'est sans doute qu'il existe un véritable gisement dans lequel on ne fait que commencer à puiser, en France en particulier. Mais il n'est pas trop tard pour bien faire, comme au Blossne... | P. G.

1/ Davantage d'informations sur le site www.blogne.rennes.fr

2/ Deux quartiers, Le Blossne et Maurepas, ont ainsi été étudiés dans le cadre d'une étude prospective menée par le groupe Futuribles.



Connexions et projets urbains

Saint-Malo met le TGV dans sa Manche

Saint-Malo a toujours été une ville d'ouverture, fruit d'une riche histoire maritime, depuis les premiers navigateurs transatlantiques, tels Jacques Cartier, jusqu'aux liaisons Transmanche d'aujourd'hui, qui font du port d'Ille-et-Vilaine l'un des plus actifs de Bretagne. Reconstituée "à l'identique" sous la férule de l'architecte Louis Arretche après la Seconde Guerre Mondiale, la cité malouine (50 000 habitants) a cessé de vivre uniquement entre les murs de la magnifique citadelle historique, pour s'étendre largement le long du littoral et à l'intérieur de son hinterland. Les liens avec Rennes, en particulier, sont développés depuis plusieurs années dans le cadre des projets métropolitains initiés par les équipes politiques des deux agglomérations /1.



Des investissements structurants

Le nouveau quartier gare-République en cours d'aménagement (Pierre Chavannes, architecte-urbaniste) dans le cadre de l'arrivée du TGV, regroupera à terme, autour de la nouvelle gare, un ensemble HQE de 360 logements, un hôtel et un complexe culturel comprenant une médiathèque et un cinéma Art et essai, confiés au cabinet Architecture Studio, qui viendront compléter la nouvelle gare routière et ferroviaire et le parvis aménagé en direction de la ville historique. Il s'agit de l'un des investissements les plus importants réalisés dans l'agglomération depuis trente ans (début des travaux : 1^{er} semestre 2011).



Le quartier Gare-République fait l'objet d'investissements importants en lien avec l'arrivée du TGV.

Parallèlement, en lien avec la ville intramuros, l'aménagement de l'esplanade Saint-Vincent située au pied des remparts, dont les travaux ont commencé après le lancement de la Route du Rhum 2010, et qui pourra accueillir à

Rennes Metropolis: a sustainable archipelago?

As one of France's leading cities in terms of economic attractivity and demography, right now the Rennes metropolitan area is going full speed ahead. But is its "archipelago" or "no suburbs" model sustainable? AUDIAR, the local planning agency, has been involved since 1972 in every stage of the growth of an "urban awareness" rooted partially in a striking political stability: the same right-wing mayor from 1953 to 1977, then the same Socialist one until 2008. Plus a tradition of intermunicipal cooperation going back forty years. This and the work of AUDIAR-initiated study institutes in widely differing fields have helped ensure consistent decision-making in the long term, with backup now coming from the new "SCoT" territorial consistency scheme and its plans for the next 15–20 years. The upshot, said Rennes academic **Rémy Allain**, is "a compact-city variant that tries to transcend the density/human scale and city/country dichotomies and comes across as a manageable, implicitly 'sustainable' model." A metropolitan area, then, that aims at being virtuous, communicative, integrative and innovative; and which was one of the first in France to take up arms against greenhouse gases and for renewable energy.

All good things have their limits, however. This is a multcentred city, but while it lacks the anarchic suburbanisation so common in Europe, its system of periurban extensions has had some undesirable side-effects, notably "an exaggerated cult of the green belt", which restricts land availability, pushes prices up, makes accommodation a problem for newcomers and accentuates social cleavages. In addition its radial organisation, while enhancing the centrality effect, lacks adequate interconnections between the "peripheral nuclei" and increases resident dependence on the car – factors that curtail the benefits of the city's "eco-armature" and relative compactness. Remedies are being sought in the creation of eco-neighbourhoods at La Courrouze to the southeast and (for 2040) Via Silva to the north, together with a planned second metro line – which, its critics say, will only reinforce existing polarities.



For mayor **Daniel Delaveau** "the most important sustainability is social", with housing the core issue. Local planning professionals are particularly keen on the notion of a more balanced "eco-city", but are today's methods going to bring true sustainability if they fail to address the metropolitanisation whose effects are now being felt in Rennes more acutely than twenty or thirty years ago?

There are encouraging signs: after a period of shortage, the Local Housing Programme raised its annual output from 2200 to 4200 units, with an emphasis on rent assistance and energy economy properties, and in 2008 rents in Rennes' private sector began to fall for the first time in many years. In the Le Blosne neighbourhood, adversely affected by population aging and the planned closure of a 700-job factory, a recent urban renewal programme combining dialogue with residents and an AUDIAR-inspired exchange of "ambassadors" with Berlin has enabled a productive, low-cost mix of "bricolage" and innovation.

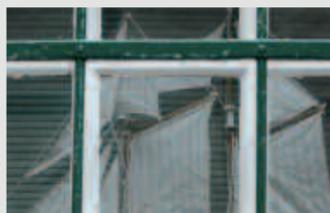
A visit to the new neighbourhood of Beauregard is an opportunity for reassessment of a sustainable "model" dating from the 1950s and once responsible for a flow-

ring of originality in a sometimes dreary European context. Among numerous other preconditions, the developer had to organise two competitions, from which the City would choose an architect and a landscaper. Begun in 1993 and now close to completion, Beauregard's 71 hectares – with a density of 51 units per hectare – offer low-rise blocks giving onto green courtyards, an urban park, and views of the city on one side and the country on the other. A convincing example of sustainable planning today.

Rennes is also the gateway to a number of other cities in Brittany which it links to the national and European rail network via a "major multimodal centre" destined to receive the TGV high speed train – and some two million travellers annually – in 2014. Renamed "EuroRennes", the station and some 100 hectares around it are scheduled for redevelopment emphasising business and housing. For consulting architect **Jacques Ferrier**, a fervent advocate of "built landscape" and minimal zoning, maintenance of



urban continuity raises the interesting challenge of the scattering of sites, and the resultant need to slip the new "landscape station" under a "landscape bridge". The kind of obstacle which has already been tackled with apparent success at Arcueil, outside Paris. |



2/
Le projet porte sur la restructuration de l'ensemble de la voirie et la "résidentialisation" de l'avenue du Général de Gaulle. 217 logements seront démolis, 252 autres reconstruits et plusieurs îlots neufs de logements aménagés (57 millions d'euros d'investissements).

terme un transport en commun en site propre (actuellement à l'étude), contribuera à valoriser l'accès des piétons à la cité historique, fort compromis en été, lorsque la population grimpe à 200 000 résidents ! Enfin, un grand projet de renouvellement urbain est en cours sous l'égide de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru), dans les quartiers de la Découverte et de L'Espérance /2. Si l'on ajoute à ces projets "lourds", le projet d'extension du port de plaisance des Sablons, qui croule sous les demandes, et l'aménagement d'un musée d'histoire maritime sur le site des anciens silos à grains du bassin Duguay-Trouin, toujours sur le port, on aura une idée plus fine de l'ensemble des enjeux urbains actuels : autant de défis pour la cité malouine, dont la communauté d'agglomération porte aujourd'hui les ambitions solidaires... | P. G.



1/
 "Produire les formes urbaines désirables de demain", atelier-visite n°1 préparé et proposé par l'Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine en collaboration avec la Ville de Saint-Jacques-de-la-Lande et Rennes Métropole, le 20 octobre 2010.



UNE TRAME (URBAINE) NOMMÉE DÉSIR

Porté par un puissant désir de maisons, l'étalement urbain est un consommateur effréné de sol agricole. Pour modérer son appétit, il faut construire plus dense : un programme malaisé à faire accepter dans le périurbain, surtout face à l'habitat individuel si chéri par les Français. Or, il est parfaitement possible de concilier densité et individualité, comme ce premier atelier-visite s'est employé à le démontrer 1/. Synthèse par Richard Quincerot.

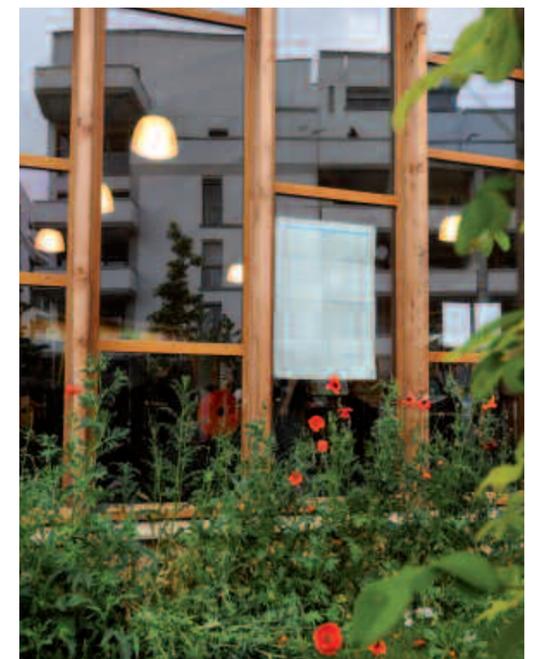
Au sud de l'agglomération, Saint-Jacques-de-la-Lande apparaît comme l'un des "laboratoires" des formes urbaines durables de Rennes Métropole. Depuis 1989, la commune est engagée dans la construction d'un centre-ville nouveau, ancré sur les idées de mixité sociale et fonctionnelle et pariant sur une diversité de formes d'habitat. Aujourd'hui, plus de 2 000 des 3 000 logements prévus ont été réalisés. Un quart d'entre eux l'ont été en habitat individuel dense.

La densité comme condition de l'intimité

Emmanuel Couet, vice-président de Rennes Métropole et maire de Saint-Jacques-de-la-Lande, et Jean-Pierre Pranas-Descours, architecte urbaniste de la ZAC du centre-ville, ont invité à visiter sur place quatre tissus d'habitat individuel groupé où la densité, loin d'exclure l'individualité, est une condition de l'intimité – au contraire du pavillon isolé au milieu d'une parcelle, exposé à tous les regards. Le parcours a commencé par une série classique de rangées de maisons jumelées avec garages, de densité plutôt faible. Elle s'est poursuivie avec un habitat intermédiaire (Cita Architectes), avec rez-de-jardin surmontés de duplex à l'étage avec terrasse et entrée indépendante : construit sur des parcelles de 400 m², le tissu atteint une densité de 80 logements à l'hectare. Même densité dans un troisième exemple savamment composé par Christian Devillers, fait de modestes maisons individuelles à deux étages, avec garage et jardinet protégé des vues des voisins : les parcelles de 200 m² sont distribuées par des venelles étroites en impasse, favorables à l'appropriation. La dernière visite a porté sur un tissu très serré de maisons à un et deux étages avec jardinets (Jean et Aline Harari architectes), desservies par d'étroites ruelles comme dans une médina. Les voitures sont repor-

tées dans un parking en sous-sol (un luxe financé grâce aux immeubles collectifs construits en bordure d'îlot). Les parcelles sont cette fois de 150 m² et la densité de 119 logements à l'hectare.

Dans chaque îlot, un paysagiste a dessiné avec soin les espaces extérieurs (en copropriété) de façon à minimiser les charges d'entretien assumées par les services communaux. À la (bonne) surprise des promoteurs, ces produits très inhabituels ont facilement trouvé preneur : l'offre de maisons dans un centre périurbain, vendues au prix d'un appartement et proches de Rennes (avec bientôt une station de métro voisine), a balayé toutes les réticences supposées du public face à l'innovation.





En matière de logement, il faut répondre à la fois aux demandes sociales et aux impératifs d'une économie urbaine durable.

Du prototype au produit courant ?

L'atelier s'est poursuivi au Forum flambant neuf de Saint-Jacques-de-la-Lande. Jean-Marc Offner, directeur général de l'Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, a posé d'emblée deux questions pertinentes : "Les urbanistes, qui habitent en ville à 80 %, sont-ils fondés à expliquer aux Français du périurbain qu'ils devraient désirer autre chose que des villas ? Et s'il s'avère que des formes innovantes d'habitat individuel dense répondent à la demande, quand passera-t-on des prototypes expérimentaux à une production de masse ?"

Christian Moley, architecte, anthropologue et professeur à Paris La Villette, s'est pour sa part attaché à déconstruire la notion d'habitat individuel /2. Le pavillon, a-t-il expliqué en substance, est un héritage idéologique des XIX^e et XX^e siècles (Le Play, Loi Loucheur, etc.). Il présente sept caractères qui forment le socle anthropologique de la maison : une protection, une maîtrise, un territoire propre, des espaces souples, des annexes utiles et futiles, des possibilités d'extension et une personnalisation de la façade dans un système de conventions. D'autres formes que le pavillon peuvent présenter les mêmes caractères, mais autrement, comme en témoigne l'histoire de l'habitat individuel dense, qui va des maisons ouvrières en bande du XIX^e siècle aux cités-



jardins des années vingt, en passant par les lotissements rationnels des CIAM /3 de 1930 et les "habitats intermédiaires en gradins" des années 65-75, qui n'ont jamais réussi à se distinguer de l'habitat collectif. En conclusion, Christian Moley a insisté sur la diversité des formes possibles : il n'y a pas un habitat individuel au singulier, mais de multiples possibilités de répondre à la fois aux demandes sociales et aux impératifs d'une économie urbaine durable.

De la Gironde à la Hollande : des réalisations singulières

Bernard Blanc, directeur général d'Aquitanis (Office public de l'habitat de la communauté urbaine de Bordeaux), a présenté une opération d'habitat groupé locatif réalisée à Saint-Nazaire (Gironde).

2/
En renvoyant à une récente publication de Sabri Bendimerad, *Habitat pluriel. Densité, urbanité, intimité*, recherche du PUCA n° 199, juin 2010 (diffusion Certu).

3/
Congrès internationaux d'architecture moderne, créés en juin 1928 sous l'influence de Le Corbusier.

L'habitat individuel dense garde un caractère expérimental, comme en Hollande.



Baptisé "Terra Nova", l'ensemble conçu par Tetrarc propose une densité de plus de 60 logements à l'hectare avec des immeubles de deux à trois étages offrant certains avantages de l'habitat individuel : des

jardins et des terrasses, des locaux annexes, des duplex et des locaux semi-finis sans affectation a priori. Malgré le soin apporté aux liaisons avec l'ancien bourg et avec la campagne, ce quartier apparaît toutefois comme une exception parachutée dans un contexte périurbain chaotique.

Même en Hollande, a témoigné Pierre Gautier, architecte à Paris et Rotterdam, l'habitat individuel dense garde un caractère expérimental. Si le pays bat tous les records de densité (400 habitants au km² contre 100 en France), les villes ont en réalité des densités très moyennes (2 200 habitants au km² à Rotterdam contre 20 000 à Paris, par exemple). Deux exemples d'habitat individuel dense témoignent de la volonté d'Amsterdam de promouvoir la densité : des maisons mitoyennes à patio de très grande profondeur (avec stationnement au rez-de-chaussée et jardin à l'étage) et une île artificielle pour 18 000 logements, rappelant que le sol hollandais est en grande partie construit et qu'il appartient à la collectivité. Leur succès est dû à deux facteurs clés : une localisation en première couronne urbaine et des coûts de construction que Pierre Gautier estime inférieurs de 30 % aux coûts français, ce qui a permis de réaliser des maisons aux surfaces très généreuses – un paramètre déterminant, de l'avis général de l'atelier, qui a vu dans la réduction des coûts une condition sine qua non de l'habitat de demain. | R. Q.



CONCEVOIR L'HABITAT AUTREMENT ?

La mutation entamée vers une ville plus durable s'accompagne d'une lente évolution des modes d'habiter – dont la multiplication des poubelles dans nos cuisines n'est qu'un premier signe. Nouveaux besoins, nouvelles formes construites, nouveaux dispositifs de coopération des acteurs, nouveaux standards : cet atelier-visitte /1 a exploré plusieurs approches du logement de demain, débouchant sur une sérieuse controverse... **Échos d'un solide débat, par Catherine Caille /2 et Richard Quincerot.**

Guy Potin, vice-président de Rennes Métropole en charge de l'habitat, a mis tout d'abord en exergue les défis du jour. Comment réaliser des logements qui satisfassent à la fois le confort d'espace, la performance énergétique et l'adaptabilité réclamée par les nouveaux modes de vie, tout en restant abordables ? Le PLH de Rennes Métropole, a-t-il souligné, donne ainsi la priorité à la recherche d'un accès au logement pour tous combinant économie de foncier, coûts acceptables et proximité des services.

Un besoin général de flexibilité

Que ce soit par désir de s'enraciner ou faute de trouver à se loger ailleurs, les ménages tendent à rester plus longtemps dans le même logement. Pour la sociologue Monique Eleb, professeur aux écoles d'architecture, cette "immobilité résidentielle" doit

retentir sur la conception du logement, autant que l'évolution des modes de vie. Les ménages contemporains ressemblent de moins en moins à la "famille type" des années soixante. Le "couple parental" laisse la place à une multitude de cas de figure. Les enfants font des études longues et restent longtemps à la maison, seuls ou avec leur partenaire. Un adulte au chômage peut avoir besoin de pratiquer une activité, l'appartement doit pouvoir accueillir un oncle, un grand-parent, voire un arrière-grand-parent. Ces trajectoires de vies nécessitent des logements présentant un haut degré de flexibilité : des surfaces généreuses, des locaux variés, dont certains inaccessibles ; des possibilités d'activités et d'extensions temporaires ; enfin, une organisation qui permette de concilier autonomie et vie commune, "d'être ensemble, mais séparément".

1/ "Habiter demain, concevoir autrement", atelier-visitte n° 2 proposé par l'Aduan, en collaboration avec la commune de Mordelles et Rennes Métropole, le 20 octobre 2010.

2/ Catherine Caille est chargée d'études à l'Audiar.



3/ "La ville durable sera interterritoriale ou ne sera pas" (Martin Vanier, "L'urbain durable : entre hybridité et gouvernance", in "Ville désirée, ville durable, un projet à partager", Techni.Cités, supplément au numéro 194 du 8 septembre 2010, document préparatoire à la 31^e Rencontre de la FNAU, pp. 20-23).

À Berlin comme à Nancy, mieux habiter en ville

Haanes Weeber, architecte-urbaniste de Weeber+Partner (Berlin), a décliné ensuite les qualités que doit présenter, selon lui, l'habitat en ville pour mieux concurrencer la maison à la campagne. D'abord, l'habitat individuel : il est réalisable en ville, dans des formes traditionnelles (rangée, îlot) ou innovantes (habitat groupé, intermédiaire, tour de lofts, etc.). Ensuite, des atouts souvent modestes jouent un rôle essentiel : le balcon comme "pièce verte", l'accès individuel à l'étage, la remise, le parking groupé, les espaces extérieurs où les enfants peuvent jouer en toute sécurité, etc. Autant de qualités qui devraient être normales, banales, mais sont encore loin d'être présentes dans la production courante.

L'addition de l'adjectif "durable" au 6^e programme local de l'habitat (PLH) du Grand Nancy est plus que rhétorique. Joëlle Schreiner, directrice générale adjointe au Grand Nancy, décrit la recomposition des ressources et des compétences qui a abouti en juin

2010 au lancement d'une démarche d'expérimentation nationale. Concevoir autrement avec des outils de gouvernance renouvelés, mieux prendre en compte les attentes des ménages, rénover les outils de financement des projets pour valoriser l'écoconstruction sont les axes d'un programme ambitieux qui permet à Nancy de se maintenir à l'avant-garde des politiques de l'habitat.

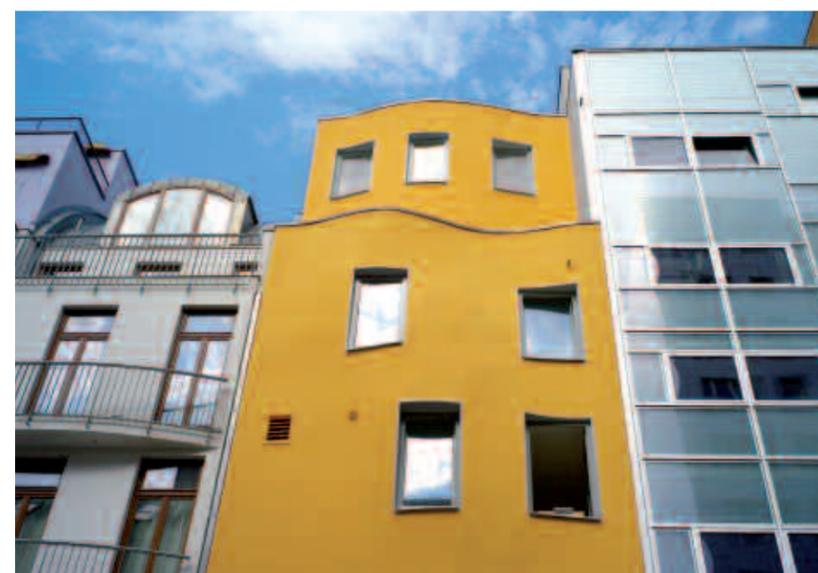
En Alsace, la qualité se vérifie...

Pour sa part, l'agglomération mulhousienne a choisi la voie de l'interterritorialité chère à Martin Vanier /3 en se dotant, en mars 2009, d'un pôle de compétence des bâtiments à basse consommation (BBC), dispositif d'intermédiation entre experts, politiques, bailleurs, entreprises et constructeurs. Jennifer Keith, chargée de mission à l'Agence d'urbanisme de la région mulhousienne (AURM), a raconté comment le "défi" du développement durable a conduit les 35 membres du "pôle BBC" à créer cette structure légère qui intervient notamment dans la promotion et le conseil aux maîtres d'ouvrage.

Pour sa part, Serge Wermelinger, de la société de promotion FL Résidences, a rappelé que l'habitat français consomme 43 % de l'énergie et rejette 22 % des gaz à effet de serre. Et il a plaidé pour les certifications d'économies d'énergie qui font évoluer les standards de construction, estimant que "la performance énergétique est le principal indicateur de qualité d'un logement". Cette affirmation a suscité des réactions plutôt vives dans la salle, sociologues et urbanistes protestant contre la réduction des qualités du logement à un seul indicateur, aussi durable soit-il. Le débat n'est donc pas clos... | C. C. et R. Q.



Les nouveaux logements doivent proposer, comme dans l'agglomération rennaise, une certaine flexibilité et une organisation permettant de concilier autonomie et "vivre ensemble"...



DÉMATÉRIALISATION, ÉCONOMIE DURABLE : QUELS ENJEUX ?

E-commerce, télétravail, télégestion des flux : le développement durable se trouve placé au défi des nouvelles technologies depuis plus d'une décennie. Pour autant, l'économie dans sa diversité est-elle devenue "dématérialisée" ? Différentes expériences sont menées, mais ces perspectives posent des questions de responsabilité qui peuvent contribuer à renouveler l'action publique. Le regard d'Anne-Véronique Vernardet et d'Anne-Marie Romera sur ce thème prospectif /1.

Le réchauffement climatique est une préoccupation environnementale, mais avant tout une préoccupation économique et d'avenir de notre planète, une "question politique totale", selon Pierre Radanne /2. Produire, fabriquer, échanger, consommer, en intégrant très en amont le bénéfice et l'efficacité sociale et la précaution environnementale est donc ce qui pourrait caractériser un développement économique durable. Un modèle est à rechercher pour assurer aux jeunes générations un progrès dans leurs conditions de vie et ne pas leur faire porter des charges de réparation environnementale excessivement lourdes.

La durabilité du développement économique se lit également dans la manière dont il s'inscrit dans l'espace. La révolution industrielle avait vu l'éclosion de grandes usines manufacturières, consommatrices de matières premières et émettrices de rejets. Pour leur approvisionnement ou leurs débouchés, elles ont souvent été construites le long des fleuves, sans

souci des écosystèmes perturbés, ou desservies par des voies ferrées et des routes cisailant le tissu urbain. Même lorsqu'elles ne sont plus en activité, il reste de nombreuses enclaves, des sols pollués, des infrastructures à remodeler. Les années récentes ont vu se multiplier des zones industrielles et commerciales en périphérie des villes empiétant sur les espaces agricoles...

La transition vers une économie immatérielle

Les grandes tendances à l'œuvre montrent la transition d'une économie industrielle à une économie de services, d'une activité matérielle à une activité immatérielle. Mais dans quelle mesure répondent-elles aux objectifs du développement durable ? Quelles sont les conséquences du recours accru aux technologies numériques, des nouvelles pratiques, des nouveaux modes de consommer et de produire, sur l'économie des territoires ? Les technologies

1/
"Accompagner la dématérialisation de l'économie", atelier-visit n° 3 préparé et proposé par l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge (Audeso) et l'IAU Île-de-France, en collaboration avec Orange Labs (groupe France Télécom), le 20 octobre 2010 à Rennes Atalante. Anne-Véronique Vernardet dirige l'Audeso et Anne-Marie Romera dirige le département Économie et développement local de l'IAU-IdF.

2/
Cf. son article in "Ville désirée, ville durable", document introductif à la XXXI^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, Techni.Cités n° 194, septembre 2010, pp. 14-16.

numériques modifient les façons de travailler et la géographie économique et certains y voient la fin de l'ancrage territorial de certaines activités.

Mais l'une des préoccupations essentielles des élus consiste à faire en sorte que les résidants aient accès à un emploi situé dans une relative proximité de leur domicile et aisément accessible par les transports en commun. C'est un enjeu de santé publique (limiter le stress, la fatigue) et de développement durable (limiter les déplacements motorisés). Il faut aussi, pour l'acteur public, tenir compte de la réalité de l'implantation des entreprises et faire en sorte d'être attentif à leurs demandes tout en maîtrisant les équilibres territoriaux.

Économie et progrès social

C'est essentiellement dans un meilleur équilibre dans le partage des richesses produites et dans une plus grande prise en compte de l'épanouissement personnel que se situent les alternatives recherchées dans ce champ. La qualité des relations de travail est souvent mise en avant. Elle peut passer par un statut de l'entreprise qui ménage un partage des charges et des bénéfices entre ses membres (coopérative, mutuelle, association...). Elle peut reposer sur une régulation poussée par les autorités publiques : sécurisation des parcours professionnels, validation des acquis de l'expérience, etc. Enfin, elle peut résulter de relations de confiance entre l'employeur et le salarié, dont le télétravail est une illustration. La dématérialisation de l'économie permet en effet d'améliorer les conditions de vie et de travail des employés par un temps choisi et par un allègement des déplacements contraints. Elle responsabilise l'individu, mais oblige aussi l'entreprise à revoir ses modes d'organisation.

Lors de l'atelier, Éric Joyen-Conseil, consultant en technologies numériques et développement durable, pilote du groupe de travail Syntec informatique sur le livre vert "Le télétravail au service du développement durable", a brossé un état des lieux, des tendances et des intérêts du télétravail, sans en omettre les dangers. Il en est question depuis fort longtemps, mais la France reste à la traîne par rapport par exemple aux Pays-Bas. La proposition de développer des télé-centres – le potentiel évalué en Île-de-France à 500 télé-centres, par exemple – a retenu l'attention. Trois questions sont toutefois apparues. Ces nouveaux modes d'exercice professionnel ne sont-ils pas destructeurs de lien social ? Quelle est la géographie privilégiée pour les télé-centres ? Ces télé-centres ne sont-ils pas plus consommateurs d'énergie que les déplacements qu'ils sont censés limiter ? Le domaine des études est lui aussi concerné par ses évolutions. Ainsi Isabelle Pellerin, élue de Rennes, vice-présidente chargée de l'enseignement supérieur et recherche de Rennes Métropole, a-t-elle fait référence aux expériences de "campus numériques" en Arizona et en Bretagne (où elle est à l'état de projet).

Les modes de consommation sont également interrogés en termes de durabilité. L'exemple le plus courant est celui de la mobilité, avec les vélos et les automobiles en libre-service. Les sociétés qui ont vu le jour grâce à Internet pour regrouper et livrer les commandes alimentaires participent de ce courant. Elles se fondent sur un rapport au consommateur différent de celui de la grande surface, mettant l'accent sur la notion de service. C'est ainsi qu'en 2009, le chiffre d'affaires du commerce électronique s'est élevé à 30 milliards d'euros et sa progression a été considérable au cours des dix dernières années. Ludovic Duprez, président de Chronodrive, a bien illustré les perspectives de croissance de ce secteur. Deux interrogations sont néanmoins apparues. Ces nouveaux lieux de consommation ne sont-ils pas trop éloignés de l'urbanité qu'on pourrait attendre ? Et quels en sont les effets réels sur le commerce de proximité ?

Économie et précautions environnementales

Longtemps, l'économie s'est affranchie des dommages causés dans le domaine de l'environnement. Le renchérissement des matières premières est désormais un levier puissant qui oblige à penser différemment. Que ce soit pour aller vers plus de recyclage, pour diminuer les déplacements utilisateurs d'énergies fossiles ou pour pratiquer des échanges énergétiques, l'argument du coût est décisif. Il s'ajoute aux



réglementations devenues plus strictes en matière de rejets, de pollution, d'éco-conception du bâti, pour enclencher une conversion écologique de l'économie. Ainsi, le développement économique est appelé à la fois à restreindre ses effets induits et à bénéficier de ce repositionnement dans des activités "vertes".

Toutefois, pour de nombreux experts, la "croissance verte" génère davantage de transferts d'emplois que de créations nettes. Néanmoins, l'exemple de la communauté d'agglomération du Val d'Orge que préside Olivier Léonhardt s'inscrit dans cette démarche. Le projet ValVert Croix Blanche consiste ainsi à soutenir l'innovation dans le domaine de la construction durable tout en privilégiant le développement de l'emploi. Le cœur du projet est un équipement-phare, la Cité ValVert, destiné au grand public et aux professionnels du bâtiment.

Quelle action publique ?

Les pratiques des agences d'urbanisme permettent ce croisement des approches. Néanmoins, les solu-

tions à trouver obligent à remonter à des impératifs fondamentaux qui ressemblent à la quadrature du cercle : comment réduire l'empreinte écologique des activités humaines et diminuer les flux de matière, alors même que nos besoins de mobilité augmentent et que les fonctions matérielles se reconfigurent ? Dans le domaine de l'aménagement, ces évolutions conduisent à reconsidérer les notions de bassins de vie et de proximité qui autorisent des comportements de réciprocité, de partage de services.

Mais face à ces nouveaux défis, tous les territoires sont-ils logés à la même enseigne ? La fracture numérique entre les territoires ne risque-t-elle pas d'exacerber encore les concurrences interterritoriales ? Les acteurs publics doivent tenir compte de l'importance de la relation de proximité et de l'offre territoriale pour soutenir la compétitivité économique des territoires. Un nouveau champ d'action pour les politiques publiques ? | **A.-V.V. et A.-M.R.**

Les Jardins de l'Innovation cultivent leur image

Avec dix-sept implantations et 3 000 chercheurs dans le monde, Orange Labs, "tête chercheuse" du groupe France Télécom dans le domaine de l'image, de l'audiovisuel et des nouvelles technologies numériques, regroupe sur son site de Rennes Atalante quelque 550 ingénieurs et de multiples équipes de recherche. Le concept de "Jardins de l'innovation" consiste, pour simplifier, à rapprocher ces démarches d'innovation technologique de l'aménagement qualitatif du territoire, même si cette logique n'en est encore qu'à ses débuts. Comme l'a rappelé à l'occasion de l'atelier consacré à la "dématisation de l'économie" le chercheur Christophe Aguiton, on assiste depuis plusieurs années à "un bouleversement considérable des outils d'information classiques vers un usage en temps réel". On produit ainsi tous les deux jours l'équivalent des informations échangées depuis la naissance de

"Lucie", la plus ancienne habitante connue de notre petite planète ! C'est donc d'abord un choc culturel. Il s'agit désormais de transformer cette évolution en plaçant les données recueillies au service de l'amélioration des services rendus aux citoyens, dans une perspective de partage et d'utilisation en temps réel.

Pour autant, ces nouveaux usages ne vont pas sans poser de questions éthiques. Quatre types de problèmes ont été identifiés par la recherche : la propriété des données, les questions touchant à la vie privée, le risque de ségrégation des espaces et enfin les effets pervers de la "réflexivité" des cartes établies grâce à ces technologies innovantes. Il convient dès lors mettre l'accent sur la sécurité des données et le respect de la législation (quand elle existe). Dans cette hypo-



thèse, les applications possibles sont quasiment sans limites, avec par exemple la mise en place de "centrales de mobilité" reposant sur la collecte d'informations ouvertes au public et directement exploitables dans la vie quotidienne (Open Data) comme le proposait François Ascher. Joignant le geste à la parole, Orange a ainsi mis en place un partenariat avec la société d'autoroutes ASF pour mieux gérer la congestion du trafic sur le réseau automobile conduisant à l'agglomération de Toulouse, grâce à un système de capteurs numériques en temps réel. | **P.G.**



EN ROUTE VERS UNE MOBILITÉ MOINS "CARBONÉE"

Une nouvelle ère commence : celle de la mobilité décarbonée, au service d'une ville durable. Louis Nègre, président de l'Agence d'urbanisme et de déplacements des Alpes-Maritimes et vice-président du Groupement des autorités responsables de transport (GART), qui présidait l'atelier-visite organisé sur ce thème 1, apporte son regard personnel sur une question située à la croisée des techniques et des cultures. **Propos recueillis par Olivier Réal.**



Louis Nègre

1/ "Sortir de la mobilité carbonée", atelier-visite n° 5 préparé et proposé par l'Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes (Adaam) le 20 octobre 2010 à l'usine PSA de Chartres-de-Bretagne.

La mobilité "décarbonée" est-elle possible et rend-elle la ville "durable" ?, s'est interrogé Louis Nègre lors de cet atelier-visite organisé à l'usine PSA Peugeot Citroën de Chartres-de-Bretagne. Il a une conviction : celle qu'une "nouvelle ère" commence. "Nous sommes à la veille d'un changement de culture. La mobilité va évoluer de façon sensible, car elle pose lourdement problème dans nos villes. Cela concerne en premier lieu les nuisances sonores et environnementales, s'agissant de tous les polluants rejetés dans l'atmosphère. Le véhicule à moteur thermique, qui a fait de grands progrès et va continuer à en faire, ne disparaîtra pas pour autant du paysage dans les années à venir. Il restera très largement majoritaire, à hauteur de 85 % ou 90 %, tandis que le véhicule électrique pénétrera petit à petit le marché, plus facilement d'ailleurs sur des créneaux de flotte captive en centre urbain et périurbain. Efficace, sans bruit et sans rejet, il sera d'autant plus utilisé que l'on pourra maîtriser les distances à parcourir".

Diversifier les solutions de déplacement

Lucide sur le temps nécessaire à cette évolution/révolution culturelle, Louis Nègre évoque également un effet "collatéral" de cette démarche, positif pour la société dans son ensemble : la façon de conduire. "Le véhicule électrique s'avère plus souple, moins dangereux et l'affichage intégré de la consommation instantanée modifie la façon de conduire". En plus d'être un nouvel atout du développement durable, poursuit le maire de Cagnes-sur-Mer, les avancées technologiques offrent la possibilité d'améliorer conjointement la sécurité des personnes, y compris des piétons, plus particulièrement exposés en milieu urbain. En outre, l'intermodalité, qui s'avère de plus en plus nécessaire, va permettre un meilleur équi-

bre dans la mobilité : ainsi en va-t-il du vélo, qui trouve davantage sa place en ville, mais aussi de l'auto-partage, du covoiturage, des unités de voitures



Véhicule électrique : l'art et la manière de conduire en ville...

"servicielles", sans oublier la montée en puissance des transports collectifs, et en particulier du transport en site propre, projette en connaissance le vice-président du GART.

Au regard de ce partage de la voirie et de modes de mobilité "choisis en fonction du type de déplacement à effectuer", l'urbanisme et les questions de densité dans les villes sont et seront évidemment en première ligne des réflexions et des décisions. "La Chine, par exemple, vient de montrer l'exemple à ne pas suivre avec d'immenses embouteillages, conséquence d'une situation non anticipée et non gérée. Or, non seulement il faut maîtriser la mobilité pour que le système puisse continuer à fonctionner, mais il convient aussi de la diversifier avec des solutions alternatives, durables, adaptées aux besoins, et orienter la population vers ces solutions...", argumente Louis Nègre. Une mission au bénéfice de la ville durable qui doit être menée justement... sur la durée. | **O.R.**



L'AGRICULTURE URBAINE PREND RACINE

Comment l'agriculture périurbaine peut-elle accroître la biodiversité et répondre aux besoins de consommation de la population des villes ? Peut-on réduire les circuits et mieux rémunérer les producteurs ? Quelles conséquences sur les modes de vie ? Voici quelles étaient les questions posées par cet atelier dont **Hélène Balu et Claire Guiheneuf** proposent une lecture personnelle /1.

Un atelier consacré au thème "Rapprocher l'agriculture et la ville" ne pouvait faire l'économie d'une analyse de leurs liens... Grâce à l'expérience de l'association Terres en Villes, Serge Bonnefoy a pu apporter aux participants un éclairage sur quelques pages d'histoire urbano-rurale, au temps où villes et campagnes fonctionnaient en "zones de contact".



Ces territoires entre ville et agriculture, cet espace de rencontre, ont fait émerger dans le cours des débats une nouvelle interrogation sur les modalités de traitement de la "transition" : comment franchir – ou négocier – la limite entre ville et zones agricoles ? Comment faire vivre ces espaces ? Et, fondamentalement,

de quoi ces territoires sont-ils constitués ? Certains éléments de vocabulaire sont alors apparus comme des fondamentaux à partager collectivement : circuits courts, agriculture de proximité, périurbaine, biologique ou raisonnée...

Vers une agriculture de proximité ?

Les "retours d'expériences" présentés ont illustré les questions liées au soutien d'une agriculture de proximité. Il aura fallu parfois des prises de conscience éclairées pour que la collectivité s'inscrive dans une volonté forte de protéger ses zones agricoles, de lutter contre l'étalement urbain et la pression sur ces espaces, à l'image de la Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile. Ainsi, comme l'ont expliqué Michel Gacon, directeur des services de cette communauté d'agglomération, comme Pascal

Tocquer, pour celle de Cap Lorient, depuis la toute première "charte agricole", signée il y a vingt ans, le Pays d'Aubagne et bien d'autres territoires se positionnent dans une démarche affichée de protection mais surtout de "dynamique agricole de proximité".

Des questions ont toutefois émergé sur la capacité à passer, à plus long terme, du statut de "niche agricole périurbaine" à un véritable "segment de marché". Dans ce contexte, la croissance en volume fait question. Dans cet objectif, tous les modes de production, biologiques ou pas, doivent être mobilisés si le but demeure, c'est-à-dire produire à proximité de la ville. En filigrane, c'est la notion de "ville durable" qui est interpellée. Comment la ville durable vit-elle avec ces territoires de frange ? Comment intégrer ces productions de proximité dans le "bilan carbone" des territoires ? Quelle place pour l'agriculture dans la notion de trame verte et bleue avancée notamment par l'État ?

Un certain consensus

Un consensus se dessine toutefois autour d'une volonté collective, voire d'une nécessité : apprendre à se connaître entre urbains, ruraux et autres... Les exploitations sont des espaces de travail, non pas un espace appropriable pour les loisirs des urbains. La culture du "non bâti" se doit, elle aussi, d'être partagée : un espace agricole n'est pas un espace disponible ! Autant de vérités qui ne sont pas nécessairement acquises.

L'agriculture de proximité, l'agriculture des circuits longs, biologique ou non, s'inscrivent également dans une démarche de territoire(s), mais bien également dans des statuts. On évoquera en particulier l'agriculture au sens d'une activité économique et

1/
"Rapprocher l'agriculture et la ville", atelier-visite n° 5 proposé par les agences d'urbanisme du Pays de Brest (Adeupa) et de Marseille (Agam), avec la collaboration du GIE Brin d'Herbe 35, le 20 octobre 2010 à Vezin-le-Coquet. Hélène Balu est directrice d'études à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise et Claire Guiheneuf directrice de l'Agence d'urbanisme du Pays de Brest. Remerciements à Emmanuel Bouriau (Audiar) pour son travail de suivi et d'accompagnement.



"Quels sont les publics cibles de l'agriculture urbaine ?", se sont demandé les participants à cet atelier.



l'agriculture comme maillon d'un "réseau vert". Au final, l'agriculture et la ville fonctionnent dans un "continuum séquencé", qu'il faut à tout prix éviter de "segmenter". Et de nombreux champs restent à travailler collectivement. Les participants à l'atelier se sont également interrogés sur la perspective d'une "politique alimentaire publique d'échelle nationale". Car au-delà des territoires, la question de l'agriculture périurbaine interpelle les modes de vie, de fonctionnement, d'alimentation ou de santé.

Interroger les besoins de la ville

Parallèlement s'est posée la question de ce que l'on peut appeler "le bout de la chaîne", c'est-à-dire, le consommateur. A qui s'adresse-t-on ? Quels sont les publics cibles de cette agriculture ? Comment élargir le cercle des destinataires potentiels ? Des projets s'engagent notamment vers la restauration collective avec l'objectif de rendre accessibles les produits locaux, de qualité et de saison.

L'atelier souhaitait ne pas traiter des outils fonciers, analysés lors de la précédente rencontre nationale des agences /2, mais... on ne peut manquer de dire qu'un "fil rouge foncier" transparissait dans les débats. On évoquera donc le rôle de levier du foncier, les Plans locaux d'urbanisme qui doivent renforcer la protection des zonages agricoles, et le poids de certains acteurs, telles les Safer /3.

En conclusion, les présentations et échanges nous ont encore un peu plus convaincues que l'agriculture périurbaine soulève un ensemble d'enjeux à partager entre urbains et ruraux. Certaines expériences nous éclairent déjà, et des axes de recherche comme ceux de Toulouse sur la relation ville/campagne, ou celui de Nantes sur les "besoins de la ville", seront certainement riches d'enseignement. Il est impératif de rester vigilant sur les dérives de la schématisation, mais aussi sur la nécessité de préserver les espaces agricoles dans la mesure où ils fonctionnent dans une "armature globale". La conviction et l'énergie de nos hôtes – Brin d'Herbe, magasin à la ferme implanté à Vezin-le-Coquet – ont au final parfaitement illustré la concrétisation locale d'une dynamique agricole périurbaine... globale. | H. B. et C. G.



GAP GENERATION : DES SOLIDARITÉS SOUS CONTRAINTE

Alors que les disparités s'accroissent entre les lieux de vie mais aussi entre générations, l'un des grands enjeux actuels n'est plus seulement de vivre ensemble, mais de "mieux vivre ensemble". Il faut donc imaginer, proposer et organiser de nouvelles solidarités à l'échelle des agglomérations. Un beau défi ^{1/}. **Synthèse d'atelier par Olivier Réal.**

Par son discours d'accueil enthousiaste au Stade Rennais, Patrick Fretel, secrétaire général du club de football, a donné le ton de l'atelier : "Nous créons du lien social et de l'appartenance", a-t-il souligné dans cette enceinte sportive dont la vocation initiale s'est élargie, grâce à des aménagements de qualité, en lieu d'échanges, de fête, de business, de diversité(s) d'âge, de catégories socioprofessionnelles ou confessionnelles. Baromètre de l'optimisme local, le Stade Rennais serait aussi un moyen d'intégration pour les jeunes. Mais il s'agit d'un ensemble de facteurs de cohésion malgré tout fragiles, car ils dépendent des performances de l'équipe...

Créer de l'égalité

De recherche de cohésion, de lien et de résultats, il en sera question tout au long de l'atelier animé par Sophie Puron, directrice de l'Agence d'urbanisme et de développement de l'agglomération et du pays de Châlons-en-Champagne. Noam Léandri, secrétaire général de l'Observatoire des inégalités sociales, économiste et statisticien, s'est voulu rassurant : "En France, les inégalités de revenus, d'accès aux services essentiels, de couverture des besoins fondamentaux, se sont fortement réduites, même si la tendance s'est ralentie ces dernières années". Un petit bémol, toutefois : "Les services publics et les infrastructures tendent à se concentrer là où se trouve l'activité". Et les inégalités les plus fortes se remarquent "dans les pôles urbains économiques, les fractures spatiales se renforçant à l'intérieur des villes, véritables centrifugeuses sociales".

Le problème s'accroît du fait d'un besoin accru de logements et de mobilité liés aux évolutions sociétales majeures que sont le vieillissement de la population, la dislocation du lien social, l'éclatement de la famille et la mondialisation. Une personne ou un

ménage modeste aura forcément plus de mal qu'une personne aisée à dépenser davantage pour maîtriser les émissions de CO₂. Toutes les catégories sociales ne sont donc pas égales face à l'enjeu écologique. Avant d'envisager la ville durable, il faut par conséquent assumer l'existant, créer de l'égalité au sein des générations et entre elles.

Connaître les précarités

Que les inégalités aillent croissant ou pas, les associations sont toujours confrontées à "des gens qui ont faim", a poursuivi sur un mode plus grave Jean-Marie Gueuret, président du Carrefour des solidarités du littoral dunkerquois, réseau local d'associations caritatives et humanitaires. "Quand on a cinq euros par jour en poche, une fois payé son loyer et ses charges, comment fait-on pour nourrir sa famille ?", a-t-il demandé, précisant que les réponses de la société à ces drames sont partout identiques : chacun a sa "boutique", associative ou publique. Dans le Dunkerquois, la rencontre entre une trentaine d'associations caritatives et humanitaires et dix Centres communaux d'action sociale a fait naître le "Carrefour des solidarités" envers les populations les plus pauvres de l'agglomération. Il s'agit de donner la parole à des personnes en difficulté, de les mettre en valeur à travers des activités, des "rendez-vous citoyens",



Le Stade Rennais, un "moyen d'intégration" pour une partie de la jeunesse.

^{1/} "Construire de nouvelles solidarités", atelier-visite n° 6 préparé et proposé par l'Agence d'urbanisme et de développement du pays et de l'agglomération de Châlons-en-Champagne, en collaboration avec le Stade Rennais, le 20 octobre 2010.



des forums de rencontres sur des thèmes donnés, de trouver un langage commun. La connaissance des précarités n'étant que partielle et les informations éparpillées, l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (Agur), a répondu à la sollicitation de ce "carrefour" en mettant en place en 2009 un observatoire partenarial de la solidarité.

"Ses objectifs principaux visent à décloisonner le champ du social, à sensibiliser la population et les décideurs, mais surtout à trouver des solutions pour diminuer les difficultés des personnes précaires", a expliqué Céline Lejeune-Manavit, sociologue et urbaniste. Les premiers travaux ont porté sur la publication d'un diagnostic partagé de la précarité et des actions stratégiques seront lancées en 2011.

Croiser les possibles

Un autre champ de solidarité nécessite le savoir, l'observation et l'attention de professionnels : celui du vieillissement et son apparition dans le champ de l'urbanisme. Plusieurs diagnostics ont été menés dans différentes villes du réseau des agences, a rappelé Sophie Puron, mais la question reste globalement peu

traitée. Pour Marie-Christine Bernard-Hohm, ethnologue à l'a-urba (agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine), la raison principale est le "déli" de l'existence d'un nouvel âge par notre société. Ainsi, le vieillissement est peu pris en compte en milieu urbain – ou plutôt périurbain où il se situe en général. Il y a ainsi "un réel décalage entre vieillesse biologique et sociologique", qui s'accroît régulièrement puisque l'on a gagné quatorze ans de vie de retraite et de loisirs en quarante ans. Le danger serait de ne s'occuper que des actifs, car dans trente ans, une personne sur trois aura plus de soixante ans...

Décrétée "Année européenne du vieillissement actif et de la solidarité intergénérationnelle", 2012 pourrait (devrait) voir se multiplier les initiatives et innovations pour changer le regard de la société pour combattre cette "ghettoïsation rampante". Parmi les pistes de progrès évoquées, outre la prise de conscience de ce que les spécialistes appellent déjà la "géronto-croissance" et du "bien vieillir" comme enjeu majeur de la ville durable, un nouveau modèle consisterait à créer des quartiers intergénérationnels. Désormais, dans un projet urbain, "il faut penser que jusqu'à cinq générations peuvent cohabiter".

Diversifier les quartiers

Après la "mixité générationnelle", Brigitte Guigou, chargée d'études à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, a évoqué la mixité fonction-





nelle dans les quartiers bénéficiant d'opérations de rénovation urbaine, dans le cadre d'une étude réalisée pour le comité d'évaluation et de suivi de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru). Partant du principe selon lequel la présence d'activités économiques, et notamment commerciales, peut contribuer à l'urbanité de ces quartiers, "comment les actions publiques s'organisent-elles pour les développer et les soutenir ?", s'est-elle interrogée. La monofonctionnalité et l'enclavement ayant présidé pendant plus de trente ans au développement de ces quartiers tombés petit à petit en déshérence, acteurs publics et privés de la ville ont cumulé le manque de savoirs et de culture des lieux. Plus de dix ans après l'arrivée de "zones franches" destinées à favoriser par la fiscalité l'implantation d'activités et la création d'emplois, l'Anru a cependant permis de changer d'échelle d'actions. Ainsi, 10 % des investissements de l'Anru ont été consacrés aux équipements de mixité fonctionnelle, c'est-à-dire à l'introduction ou au développement de fonctions commerciales, administratives, sociales, économiques, de loisirs, des services publics ou de santé dans les quartiers. Brigitte Guigou a insisté sur la nécessité de s'appuyer sur des opérateurs professionnels et de trouver des modes de gestion adaptés à des opérations de faible rentabilité. Sans oublier que l'activité doit aussi profiter aux habitants du quartier. Cela étant, "les lieux

des problèmes ne sont pas toujours les lieux des solutions" : la réflexion doit porter sur le rôle du quartier au sein de l'agglomération (et réciproquement).

Mieux vivre ensemble

Le débat s'est alors élargi aux solidarités territoriales à la faveur de l'intervention de Peggy Rousselot-Emard, chargée d'études à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise. À la demande des établissements publics de coopération intercommunale adhérents, l'agence s'est en effet impliquée sur le thème du "vivre ensemble" à l'échelle métropolitaine (soit près de deux millions d'habitants, huit intercommunalités et 115 communes). Une réflexion a été engagée sur les mobilités résidentielles afin de mieux "repérer les mécanismes de spécialisation sociologique des territoires" et d'identifier "des synergies potentielles". Quatre profils résidentiels ont été définis : les centres urbains des intercommunalités, les centralités urbaines de proximité, les communes périurbaines et les communes "spécialisées". Une hiérarchie des communes et des échanges a été établie sur la base de nombreux critères, donnant la possibilité de déterminer les disparités ou complémentarités sociales et urbaines entre territoires. "L'échelle métropolitaine est apparue pertinente pour développer des solidarités territoriales, a résumé Peggy Rousselot-Emard, mais celles-ci ne se font pas seules. L'enjeu est de passer du vivre ensemble au *mieux vivre ensemble*, d'une approche statique à une approche dynamique".

Il apparaît donc indispensable d'avoir une vue globale avant de prendre les bonnes décisions, en intégrant complètement les enjeux de la ville durable et des principes parfois difficiles à mettre en pratique, a relevé en conclusion Bruno Bourg-Broc, député-maire de Châlons-en-Champagne et président de la Fédération des maires des villes moyennes. Dont acte : un vaste travail reste à mener. | O.R.



LES MAIRES NE MANQUENT PAS D'ÉNERGIE

Lancée en février 2009 dans la foulée du "Paquet énergie-climat" de l'Union européenne adopté sous la présidence française, la Convention des maires pour une énergie locale durable est l'une des initiatives les plus proches du "terrain" menées au niveau communautaire sous l'impulsion de l'association internationale Energy Cities. Ses premiers résultats ont été mis en perspective lors d'un atelier organisé à Bruz, dans le pays de Rennes. **Échos de ces échanges par Pierre Gras /1.**

1/
"S'engager pour la ville durable avec la Convention des maires", atelier-visite n° 7 préparé et proposé par Energy Cities et la FNAU, en collaboration avec la commune de Bruz, le 20 octobre 2010. Cette synthèse a été établie avec le concours de Sophie Conrad (Grand Nancy), que nous remercions.

2/
Ce volume inclut l'hydraulique, la biomasse, les biocarburants, le solaire, la géothermie, etc.

3/
Note préparatoire d'Energy Cities pour l'atelier de Bruz. Davantage d'informations sur le site www.eumayors.eu

Le "Paquet énergie-climat", qu'est-ce que c'est exactement ?, se demandait sans doute une partie des participants à cet atelier "délocalisé" dans l'une des communes les plus vertueuses de l'agglomération rennaise. Pour simplifier, il s'agit d'un plan s'ensemble européen destiné à réduire de 20 % les émissions de CO₂ avant 2020 (de façon obligatoire pour les États membres et en référence aux résultats de 1990), mais aussi à créer l'équivalent de 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique de l'Union européenne et à obtenir 20 % d'efficacité énergétique supplémentaire en la mesurant par l'évolution du rapport entre consommation d'énergie et produit intérieur brut. Pour faire encore plus simple, c'est ce que les initiés appellent le "3x20" – dont on attend des résultats concrets bien avant 2020, en principe. L'objectif n'est pas minime puisque pour la France, par exemple, ce "paquet" inclut l'engagement de parvenir à un taux d'utilisation des énergies renouvelables de 23 %, dont le parc semble pour l'heure semé d'embûches /2.

Des élus plus volontaristes que les États

Concrètement, en signant la Convention des maires, les élus s'engagent de façon volontaire à dépasser l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de 20 % avant 2020 après avoir réalisé, dans un délai d'un an après la décision du conseil municipal, un inventaire des consommations et des émissions sur leurs territoires, et présenté un "plan d'action pour l'énergie durable". Il est prévu qu'un rapport d'avancement sur les actions mises en œuvre et sur leurs résultats soit élaboré au bout de deux ans. La signature implique également de la part des maires l'engagement de mobiliser les citoyens et les acteurs du territoire dès la phase initiale, notamment sous la forme d'Energy Days.

Ce processus est "exigeant et sans précédent", estime Energy Cities : "Il n'y a en effet pas d'exemple pour lequel des acteurs de la société européenne, en l'occurrence les autorités locales, se soient engagés de cette manière sur des objectifs de l'Union européenne. De fait, cette initiative a été approuvée en août 2010 par deux mille maires dans une trentaine de pays, dont 120 maires français (le tiers appartient à la communauté d'agglomération Rennes



Métropole, elle-même signataire du document), bientôt rejoints par la Fédération des maires des villes moyennes et l'Association des maires des grandes villes de France. Cela peut paraître modeste au regard de l'existence de 36 000 communes dans notre pays. Mais peu importe, les prophètes y sont toujours peu nombreux. Désormais, se félicite Energy Cities, "toutes les institutions européennes se réfèrent à la Convention des maires qui alimente les réflexions sur les perspectives européennes en la matière" /3.

Énergie et urbanisme doivent apprendre à “mieux vivre ensemble”

En effet, il n’y a guère de chance d’atteindre des résultats “significatifs et durables”, comme on dit dans le langage diplomatique de la commission européenne, sans que les politiques qui structurent les territoires entrent pleinement dans le jeu. Et bien entendu, les manières de parvenir à ces résultats en matière énergétique ou d’émission de CO₂ ne doivent pas occulter les autres actions nécessaires à leur obtention, par exemple en matière de relation entre politique de transport et politique d’urbanisme, dans le domaine de l’urbanisme commercial ou des implantations industrielles, etc. “Les mondes de l’urbanisme et de l’énergie commencent à comprendre qu’ils doivent vivre ensemble, alors qu’ils mènent jusqu’à présent, en dépit d’heureuses exceptions, une vie plus séparée que commune”, a plaidé Gérard Magnin, le délégué général d’*Energy Cities*.

Les échanges menés sous la présidence d’André Rossinot ont notamment permis de montrer qu’heureusement, ces “relations affectueuses” existent déjà. Les exemples de Rennes Métropole et du Pays de Montbéliard, portés respectivement par Bernard Poirier et Bernard Lachambre, tous deux respectivement vice-présidents de la structure d’agglomération correspondante, puis celui de la commune de Bruz, présenté par son maire Philippe Caffin, ont souligné

la pertinence de ce rapprochement, dès lors qu’il s’exerce dans le cadre d’une politique d’ensemble, qualifiée de “globale”, et qu’il propose aux communes participantes un réel appui technique et politique, sans lequel les initiatives trop dispersées seraient inefficaces ou s’éteindraient d’elles-mêmes.

La pertinence d’un projet global

Bernard Poirier a notamment expliqué comment, après avoir repéré cette initiative grâce à l’Agence locale de l’énergie, Rennes Métropole s’est engagé “à fond” dans cette démarche “tout en cherchant à s’appuyer sur les communes, chaque maire s’étant ainsi engagé de manière volontaire”. 34 communes vont signer le “plan climat” local et 28 communes ont d’ores et déjà adopté un plan d’action. “Il s’agit d’un projet de territoire, et c’est la raison pour laquelle tout



un territoire s’engage, a poursuivi le vice-président, également maire de Mordelles. C’est un projet de société et de cohésion sociale, ce n’est pas seulement un plan technique ! Il faut fédérer les habitants, la société civile, les partenaires socioéconomiques, et imaginer des possibles pour que les citoyens et les acteurs y croient. Car aujourd’hui, cela représente quelque 700 actions sur le territoire de Rennes Métropole...” De son côté, Bernard Lachambre a souligné, sur la base de l’expérience de la communauté d’agglomération de Montbéliard, l’importance de travailler en réseau, évoquant en particulier le réseau des villes pour l’énergie. “Les agents de l’agglomération ont tous participé et ont adhéré très fort, souligne-t-il. Et nous avons tissé des liens dans ce domaine avec Lausanne, Genève, etc.”

Quelles perspectives ?

Gérard Magnin a rappelé, au-delà de la prochaine réunion des Assises d’*Energy Cities* à Grenoble les 25-27 janvier sur le thème de “l’urbanisme et des mobilités”, que les financements européens pour la période 2007-2013 ont été décidés en 2005-2006 – donc avant cette initiative. Il a néanmoins noté que le budget européen d’aujourd’hui est à peine égal au déficit de l’État français... Toutefois, a-t-il précisé, “les fonds de cohésion de l’Union européenne ne sont utilisés aujourd’hui qu’à 27 % alors qu’on a dépassé la moitié du mandat. 8 milliards d’euros existent par exemple pour développer la réhabilitation thermique de l’habitat. C’est de l’argent qui est sous-utilisé ! Il faut le mobiliser, comme l’a fait par exemple la Ville de Riga, en Lettonie”. Avis aux collectivités en recherche de financements exceptionnels... | P. G.



Bernard Poirier, vice-président de Rennes Métropole et maire de Mordelles.

A network named desire

Driven by that potent desire to be a homeowner, urban sprawl is an insatiable consumer of farmland. To resist its appetite we have to build more densely, an idea that does not find ready acceptance among periurban seekers of individual houses. Yet as the first workshop visit demonstrated, there need be no contradiction between density and individuality.

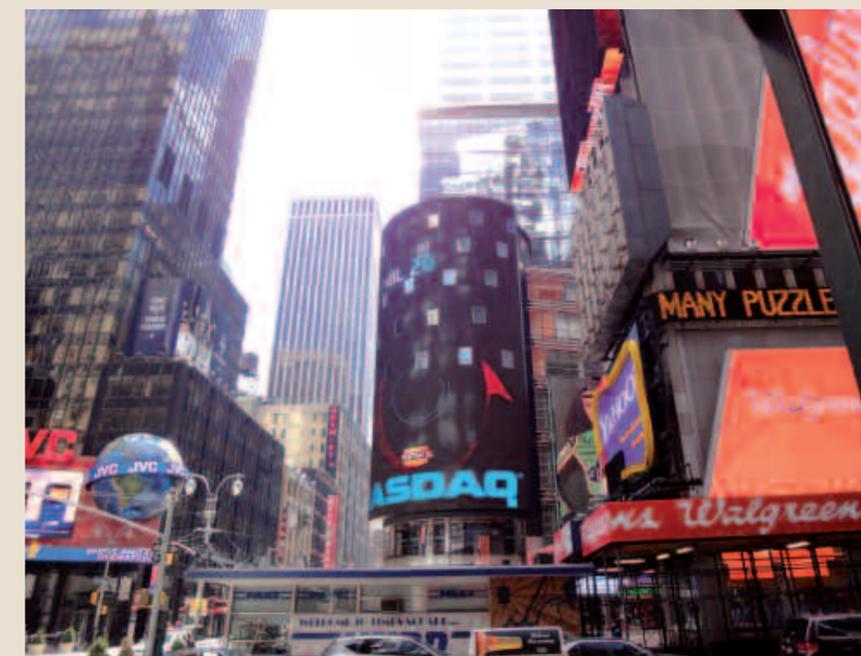
In the south of Rennes’ metropolitan area, the “laboratory” municipality of Saint-Jacques-de-la-Lande set out to create a new centre combining social and functional mixity with housing diversity. Visitors from the workshops saw accommodation that included low-density semi-detached houses with garages, intermediate duplexes with terrace and own entry – 80 units per hectare on 400 square metre plots – and closely-knit one/two-storey houses offering small gardens and 119 units to the hectare. Cars are parked under social housing blocks on the fringe. The outdoor spaces and (sometimes very) narrow streets have been meticulously landscaped with low upkeep costs in mind, and buyer reaction to the propositions – a house for the price of an apartment, close to Rennes – has been enthusiastic. As architect/planner **Jean-Pierre Pranlas-Descours** pointed out, density, far from excluding individuality, is a precondition for privacy – unlike the single house baldly exposed in the middle of its piece of ground.

The same message came from Berlin architect/planner **Haanes Weeber**. For him city living can compete with the “house in the country” if basic individual housing requirements are met: traditional row or block forms, or innovative ones such as grouped units, intermediate housing and loft towers. Modest adjuncts can often play a vital role: a balcony for greenery, individual access to upstairs units, storage sheds, parking lots, safe play spaces, etc. Facilities that seem obvious, but are often missing from what’s currently on offer.

So when developer **Serge Wermelinger** told the Rethinking Housing? workshop that “energy performance is the main indicator of housing quality”, there were sharp reactions from the sociologists and planners present:

the issue, they said, cannot be reduced to any single indicator, however sustainable.

As the move from an industrial to a service economy continues and digitisation and dematerialisation escalate, the implications for sustainability become more marked. Telecommuting, for example, can be beneficial in that it reduces the number of journeys, spreads travel over longer periods and cuts back on traffic jams. Planners have a vital role to play here, but one that sometimes involves squaring the circle: how to reduce our ecological footprint and decrease material flows when travel needs are constantly rising and the flows are taking on an entirely new, digitally-inflected configuration? So spatial fac-



tors remain critical, and local government, while heeding business’s needs, must emphasise territorial balance and do its best to avoid harmful interterritorial competition.

All of which has to do, in one way or another, with less “carbonised” transport. But is this a real possibility, and does it make cities sustainable? Leading the visit to the PSA Peugeot Citroen plant at Chartres-de-Bretagne, **Louis Nègre** matter-of-factly saw the internal combustion engine continuing to command some 85–90% of the

market, with the electric car making gradual inroads. The “collateral” sustainability benefits, he said, would be slow but real: electric vehicles pollute less in terms of noise and emissions, encourage less dangerous driving styles and lend themselves readily to intermodality. Nor, he said, should we neglect public transport, particularly of the “own lane” variety, and its help in preventing Peking-style ten-day traffic jams...

Proximity, a key term in most sustainability debates, cropped up again with regard to the rising phenomenon of “periurban farming”. What were the possibilities for its development from a mere “niche” to an actual “market segment”? Are increases in

output inherently problematic? Should all such farming be organic? Should it, given its potential impact on lifestyles, social functioning, food and health, be integrated into a “public food policy on a national scale”? Who exactly is it targeting as end users? And not least, what land-use/planning issues does it raise? Whatever the answers to these questions, one broad implication is new and necessary forms of social solidarity for a generation under duress that will have trouble surviving productively without them. |



UNE GOUVERNANCE ÉLARGIE, SINON RIEN ?

Reconnue comme le seul avenir souhaitable par les autorités et les experts, la ville durable n'a pas encore gagné la faveur des populations. Comment rendre "désirable" la production de villes plus denses, plus économes en ressources et plus solidaires ? La voie d'une gouvernance élargie a été explorée par un atelier-forum qui avait lui-même pris une forme participative en invitant les participants à voter ¹. **Le regard de Richard Quincerot.**

¹/
"Agir ensemble, l'exigence d'une gouvernance élargie", atelier-forum n° 1 proposé par l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, l'Agence d'urbanisme et de développement de la région de Reims, le 21 octobre 2010 à la Maison des associations de Rennes.

Jean-Pierre Voisin, adjoint au maire d'Anglet et président de l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, a clairement posé le problème : "A priori, la ville durable n'a rien de désirable pour des périurbains qui ont choisi de fuir la ville, cet univers de bruit et de fureur célébré par le cinéma et l'art contemporain et qui perçoivent le développement durable comme un surcroît de contraintes – moins de voiture, moins d'énergie, s'ajoutant aux difficultés du jour. Pour les faire changer d'avis, nous n'avons pas d'autre moyen que de parier sur l'intelligence et le sens de la solidarité. Il faudra beaucoup de pédagogie active, de démarches participatives et d'expériences de coproduction pour faire des citoyens d'aujourd'hui les acteurs de la ville de demain."

L'économie d'abord ?

Frédéric Bonnet (cabinet d'architecture Obras), qui a travaillé sur le projet de ville d'Anglet, a proposé de placer l'économie au centre des démarches de concertation. "La ville durable, ce n'est pas seulement une question de corridors biologiques ou de modération du trafic, mais un problème d'économie générale : nous n'avons plus les moyens de gérer la ville diffuse dont nous héritons et où, d'ores et déjà, la qualité de vie a commencé à se dégrader. Ne rêvons plus au-dessus de nos moyens : il faut alerter les citoyens, faire remonter les bonnes questions, ancrer l'urbanisme sur un raisonnement politiquement mature et économiquement fondé. Autrement dit, rendre à l'économie son pouvoir de lien social." Plutôt abrupte, la proposition a suscité dans l'atelier des réactions partagées : faut-il vraiment présenter l'économie comme une punition, enfoncer les ménages dans leurs difficultés, décourager les rêves d'un avenir meilleur ? Frédéric Bonnet a cependant

confirmé sa vision d'un futur relativement sombre. "Les collectivités publiques s'épuisent à rendre la vie douce dans un monde violent – par exemple en aidant les chômeurs à retrouver du travail – alors que leurs ressources diminuent. Nous allons vers des années de vaches maigres. Il faut s'y préparer, renoncer au tramway que nous ne pourrions plus nous payer, inventer les recettes d'une gestion plus économe sans perdre en qualité de vie..."

Construire une histoire

Pierre Tridon, directeur de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Reims, a avancé, de son côté, une tout autre proposition en évoquant la concertation mise en place pour le projet de ville "Reims 2020". Pilotée d'abord par un "noyau dur", puis par un comité de dix élus, la démarche s'est appuyée sur un diagnostic établi par Christian Devillers, Bruno Fortier et Philippe Panerai, dans le cadre d'un marché de définition. Elle a impliqué douze conseils de quartier, un conseil de développement (180 membres), une exposition itinérante, des balades urbaines, des "Rendez-vous Reims 2020" portant sur quinze thématiques, puis un grand colloque de restitution. "L'essentiel, a expliqué Pierre Tridon, est de construire une histoire : impliquer le citoyen dans un "récit de ville" en train de se faire, le mettre en position d'en être à la fois le scénariste et l'acteur". Cette apologie du *storytelling* a également suscité dans l'atelier des réactions mélangées : la patiente élaboration d'une "vision" partagée n'est-elle pas préférable à l'arrogance de l'élu "qui a son récit" ? Ne faut-il pas se méfier des récits, comme dans le cas de Longwy dévasté par deux reconversions industrielles, à qui l'on a raconté "beaucoup d'histoires" ? L'intervenant a convenu que les villes ne racontent pas toutes des "histoires gaies", ce qui n'empêche



Le projet de Hanham Hall, à Bristol, propose des maisons performantes en matière d'énergie mais dans le cadre d'un habitat peu dense.

pas de les aimer. Il se dit convaincu que le récit de ville est une clé pour construire une "gouvernance élargie", évoquant en dernier exemple la candidature de Lille aux Jeux olympiques, lancée sans illusion sur ses chances d'aboutir, mais féconde en grandes et petites histoires de fierté collective qui ont joué ensuite un rôle déterminant pour le redressement de l'agglomération.

Des expériences en vraie grandeur

Florian Dupont, conseiller en stratégie environnementale et en énergétique chez Burgeap, voit dans

les expériences "en vraie grandeur" un point de passage obligé pour faire aimer la ville durable. Il présente la démarche anglaise conduite par l'agence nationale Homes and Communities Agency (HCA), chargée par le gouvernement central de tester la validité d'un *Code for Sustainable Homes* dans la construction d'une dizaine de quartiers tests. Le projet le plus avancé, celui de Hanham Hall à Bristol, présente de séduisantes images de maisons jumelées dans la verdure, apparemment performantes en matière de consommation d'énergie, mais d'une densité plutôt moyenne de 50 logements à l'hectare. Cette démarche de test pragmatique, alliant centralisme et action locale, suscite l'envie de l'atelier, certains participants déplorant "un État (français) qui n'a pas su réinventer son rôle dans un pays décentralisé et combine censure archaïque et interventionnisme dans les affaires locales". En conclusion, Jean-Pierre Voisin a rappelé que la construction de nouveaux quartiers ne représente qu'un enjeu mineur par rapport à la reconversion des quartiers existants : "La ville durable de demain, c'est d'abord la ville d'aujourd'hui, au seuil d'une mutation qui promet d'être longue, difficile et coûteuse et qu'il nous appartient de négocier." | R.Q.



Florian Dupont.



REPORTAGE

TÜBINGEN : LA VILLE CONSTRUITE PAR SES HABITANTS

L'appropriation sociale ne passe pas nécessairement par une gouvernance élargie. Telle est du moins la leçon de Tübingen, petite ville ouest-allemande qui pilote des opérations de renouvellement urbain selon un dispositif extrêmement centralisé, conçu pour libérer au maximum la créativité de groupes d'habitants à la fois constructeurs et copropriétaires. Une utilisation rafraîchissante de la bonne vieille articulation entre urbanisme et architecture.

Le reportage de Richard Quincerot /1.

1/
Réalisé grâce à un voyage organisé en octobre 2009 par Camille Bierens de Haan et l'association EcoAttitude à Genève.

2/
Les quartiers français (*Französisches Viertel*) et Loretto (ainsi baptisé en souvenir d'une bataille lors de la guerre de 1914-18).

Tübingen est une ville moyenne universitaire de l'ouest de l'Allemagne, peuplée de 85 000 habitants, dont 25 000 étudiants. Pendant les années 70, elle a préservé et restauré son centre-ville ancien, l'un des rares restés intacts après la Seconde guerre mondiale. Les ruelles médiévales, les maisons à colombage et les cafés d'étudiants au bord de la Neckar sont toujours hantés par la mémoire de Kepler, Hegel, Goethe, Hermann Hesse et Hölderlin. Pendant les années 80, comme bien d'autres, elle a connu des problèmes de déclin démographique au centre, d'étalement en périphérie et de hausse des prix de l'immobilier, dopés par le voisinage de Stuttgart. À partir des années 90, la municipalité à majorité "verte" (près de 55 % en 2009) décide d'inverser la tendance en lançant des opérations de densification urbaine, conçues pour offrir des logements accessibles en ville, mais aussi pour renforcer le lien social et enrichir la vie urbaine. L'objectif politique est de "produire de la complexité" en valorisant la diversité de la population et en encourageant toutes les formes de mixité (fonctionnelle, sociale, générationnelle...). Le moyen utilisé, non moins politique, consiste à organiser une procédure d'urbanisme minutieusement réglée pour donner un maximum de liberté à la créativité architecturale de groupes de maîtres d'ouvrage.

Une méthode réglée dans ses moindres détails

Cord Soehlke, directeur de l'Office du développement urbain de Tübingen, décrit la méthode testée sur deux anciens sites militaires libérés par l'armée française en 1991 /2, puis appliquée sous sa forme la plus achevée à la valorisation d'une friche industrielle d'une

quinzaine d'hectares, le quartier des Moulins (Muhlenviertel). Premier acte : en 2005, la Ville achète le terrain – sans droit de préemption, il s'agit d'une opération de droit privé, en concurrence directe avec le marché. Deuxième acte : elle organise un concours international d'urbanisme, gagné par le bureau local Hähnig + Gemmeke. Le *masterplan* est au point en 2006 : il découpe le site en îlots, définit les rues et des places, règle les circulations et le stationnement, prévoit de reconvertir une ancienne usine pour accueillir des équipements publics et réserve une bande de verdure pour la divagation d'un ruisseau. Les immeubles alignés sur rue sont fragmentés en nombreuses parcelles (contrainte fixée par le programme du concours).

Troisième acte : sur la base de ce "plan de lotissement", la Ville organise un grand événement invitant des groupes de maîtres d'ouvrage (Baugruppen) à se manifester. Trois cents personnes se rencontrent, habitants, promoteurs, groupes déjà constitués ou personnes seules cherchant des partenaires pour construire : de jeunes ménages en quête d'un logement, des passionnés d'écologie, des personnes âgées cherchant un lieu à partager pour la retraite, des "bobos" rêvant d'une maison de ville, des familles turques ou serbes... Les groupes intéressés déposent une première candidature indiquant sommairement (sur une page) l'idée générale du projet, la surface de terrain souhaitée et une localisation préférentielle. L'Office du développement urbain fait sa sélection et compose le puzzle du quartier – en plaçant des personnes âgées près d'une école enfantine, par exemple. Il applique cinq critères de choix, validés politiquement par la municipalité : un avantage est donné aux habitants sur les promoteurs, aux projets prévoyant des



commerces au rez-de-chaussée, aux programmes les moins risqués, aux personnes habitant déjà à Tübingen et, surtout, aux propositions apportant un supplément de qualité urbaine (mixité, animation, écologie, diversité...).

Sur les 100 candidatures déposées, 60 sont retenues. Les décisions de l'Office sont sans recours. Les groupes de maîtres d'ouvrage ont une option sur un terrain et six mois pour préciser leur projet : compléter leur groupe si nécessaire, trouver un financement et établir les contrats juridiques liant les membres – à ce stade, il n'est pas demandé de faire les frais d'un projet d'architecte. Au départ plutôt réticentes, les banques sont aujourd'hui pleinement convaincues par la formule, ayant découvert qu'il était beaucoup moins risqué de prêter à des groupes d'habitants-construc-teurs qu'aux promoteurs de grosses opérations. En 2007, les groupes qui restent en lice affinent leur projet avec l'aide de l'Office pendant que la Ville entame les premiers travaux sur le site. Les groupes de plus de 10 ménages doivent engager un coordinateur professionnel (Projektsteuerung), agissant comme interlocuteur unique de l'Office. En 2008, tous les lots sont vendus. En 2009, une grande partie des immeubles est réalisée. Les finitions se sont terminées courant 2010.

Appropriation et ambiance de liberté

L'opération est intéressante à plusieurs titres. D'abord son montage. À la différence des villes hollandaises, qui restent propriétaires du sol (via des baux emphytéotiques), Tübingen revend les parcelles aux groupes de maîtres d'ouvrage : pour une raison financière – l'opération est portée par la Ville et doit couvrir les frais de démolition et d'équipement –, mais aussi par choix politique – "Nous ne souhaitons pas une ville municipalisée, précise Cord Soehlke, mais une ville dont le sol soit partagé entre ses habitants". Ensuite, pour son efficacité : l'opération réalise une densité de 200 habitants à l'hectare avec des prix de sortie tournant autour de 2 000 euros le mètre carré de plancher. Mais aussi, pour sa souplesse, favorisée par des règlements de construction lapidaires : des groupes de maîtres d'ouvrage se passionnent pour les économies d'énergie, d'autres construisent des locaux à réaffecter (bureau, chambrette, etc.), d'autres encore partagent la propriété d'un appartement loué à un prix attractif, etc. Enfin, pour sa signification politique, pleinement sensible sur place : le jeu de la règle et de la liberté, la diversité architecturale produite par la diversité sociale, les passages et les jeux d'enfants, les plantes en pots sur les trottoirs... réveillent la nostalgie d'une ville qui ne ferait pas seulement l'objet d'appropriations symboliques, mais dont les habitants seraient réellement les auteurs et les propriétaires. | R. Q.

VOIX PARTAGÉES, VOIX ÉCLAIRÉES ?



Pour aider les élus et les décideurs à animer et à gérer les réunions de concertation qui rassemblent généralement des participants aux intérêts divergents, voire conflictuels, tout en faisant avancer le débat de manière constructive, la compagnie Alter Ego a animé plusieurs ateliers dans le cadre de la rencontre nationale des agences d'urbanisme. Une matinée de travail s'est ainsi déroulée au "4bis" de Rennes sur le thème "Devenir un inter-médiateur pour une ville durable". Elle a permis aux participants de découvrir, à travers les outils proposés par le "théâtre forum coopératif", comment inviter les citoyens à prendre part à la construction d'un "vivre ensemble", en imaginant de nouvelles manières de vivre la société...

Pour que toutes les parties prenantes se sentent à l'aise pour s'exprimer, confronter leurs points de vue, faire des propositions et parvenir à une prise de décision collective, il existe en effet des outils conviviaux et interactifs qui permettent l'expression du plus grand nombre. Chacun a donc pu observer, intervenir et même se "mettre dans la peau" des personnages, parfois avec scepticisme mais souvent avec une passion teintée d'humour.

Images et verbatim "à chaud" par Serge Mouraret.



*"Messieurs dames bonjour !
- Bonjour, monsieur le maire !"*



"Nous n'avons pas les outils pour nous faire entendre" (un administré).



"La question est là. Et ce n'est pas clair" (un autre habitant).



"Ce que l'on ne comprend pas, c'est ce que vous voulez faire concrètement" (un habitant).



"Il faut que la parole des habitants se libère".



"Il nous faut un projet et là, on pourra s'exprimer..." (un administré, peu convaincu).



"Vous pouvez donner des idées. Bien sûr, après, il y a les contingences financières" (un élu).



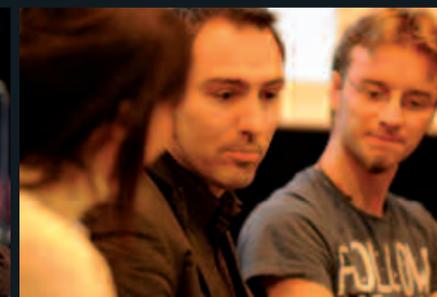
"Nous devons créer une intelligence collective."



"Est-ce clair pour tout le monde ?"



"Je vous arrête tout de suite !" (un élu).



"Il faut que tout le monde se sente bien dans ce qui va être fait" (un urbaniste heuristique).



"Je suis obligé de prendre en compte votre objection" (un élu, conciliant).



"Vous ne comprenez pas le plan ?" (un urbaniste choqué).



"plus il y a d'objections et plus on a de chances de créer une intelligence collective"



"Dans la sociocratie, il faut beaucoup de temps pour prendre la décision et peu, ensuite, pour la mettre en pratique".



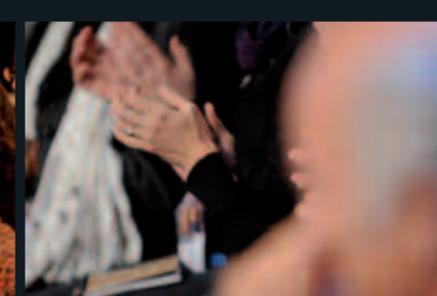
"Il s'agit de creuser la complicité".



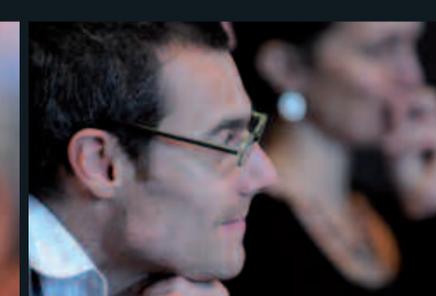
"Il faut que l'on règle cela de manière intelligente" (un urbaniste optimiste).



"Nous devons maintenant transformer la proposition en décision" (un élu).



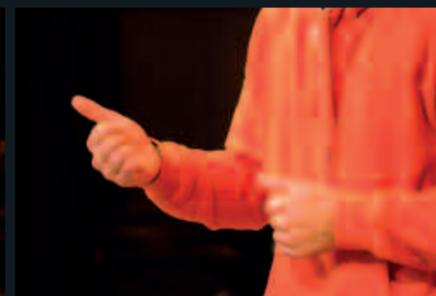
"Le consentement, c'est quand il n'y a plus aucune objection !"



"C'est là que Marcel vend ses oeufs" (un habitant d'une petite localité).



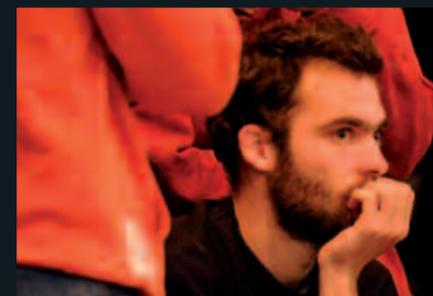
"C'est une question de flux".



"Nous sommes là pour partager ce qui va bien et ce qui ne va pas" (un élu).



"Moi, à la place de l'administré..." (un élu).



"Il s'agit de se confronter à l'élu".



"Mais moi, je vis ici !"



"Je vous laisse, nous poursuivrons lors d'une prochaine réunion".



PLANIFICATION MÉTROPOLITAINE : “ALEA JACTA EST” ?

Les risques existent, alors autant les assumer, ce qui n'empêche pas de les anticiper, quitte à réviser en permanence ses projections et à la condition de se doter des bons outils pour répondre à la crise et planifier des solutions multiples, y compris (et surtout) face à l'aléa... **Le regard d'Olivier Réal sur un atelier plutôt stratégique** 1/.

“Le monde change, nous sommes confrontés à la nouvelle hiérarchie des défis et des valeurs qui découle de l'irruption du risque. Cela ne nécessite-t-il pas de changer le traitement des défis ?”, s'est interrogée, en préambule de l'atelier qu'elle présidait, Mireille Ferri, vice-présidente de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU IdF) et de la FNAU. Prenant l'exemple de la planification francilienne, elle s'est félicitée d'avoir réussi à prioriser en premier lieu la cohésion sociale, en second lieu la lutte contre le changement climatique et les autres formes de bouleversement environnemental, et enfin, en troisième lieu, la refondation d'un système économique. Le tout au bénéfice d'un triptyque du développement durable “revisité”, “la robustesse sociale, environnementale et économique”.

Des points de passage

Vincent Fouchier, directeur général adjoint, et l'architecte-urbaniste Martine Liotard, chargée d'études, tous deux membres de l'IAU IdF, ont fait part de leurs expériences et modes de faire rodés dans le cadre de la révision du Schéma directeur d'aménagement de la région Île-de-France (SDRIF) en 2008. Le contexte francilien est particulier, a rappelé Vincent Fouchier, prenant en compte la complexité d'une région métropolitaine de niveau mondial de près de 12 millions d'habitants et la présence de 1 300 communes réparties dans huit départements. “C'est un challenge permanent, et le chemin de passage de la planification n'est pas facile”, reconnaît-il. Il faut également “tirer les leçons du passé”, d'autant qu'il existe en région parisienne “des enjeux pérennes sur lesquels on a du mal à agir, comme l'exclusion sociale”.



Mireille Ferri.



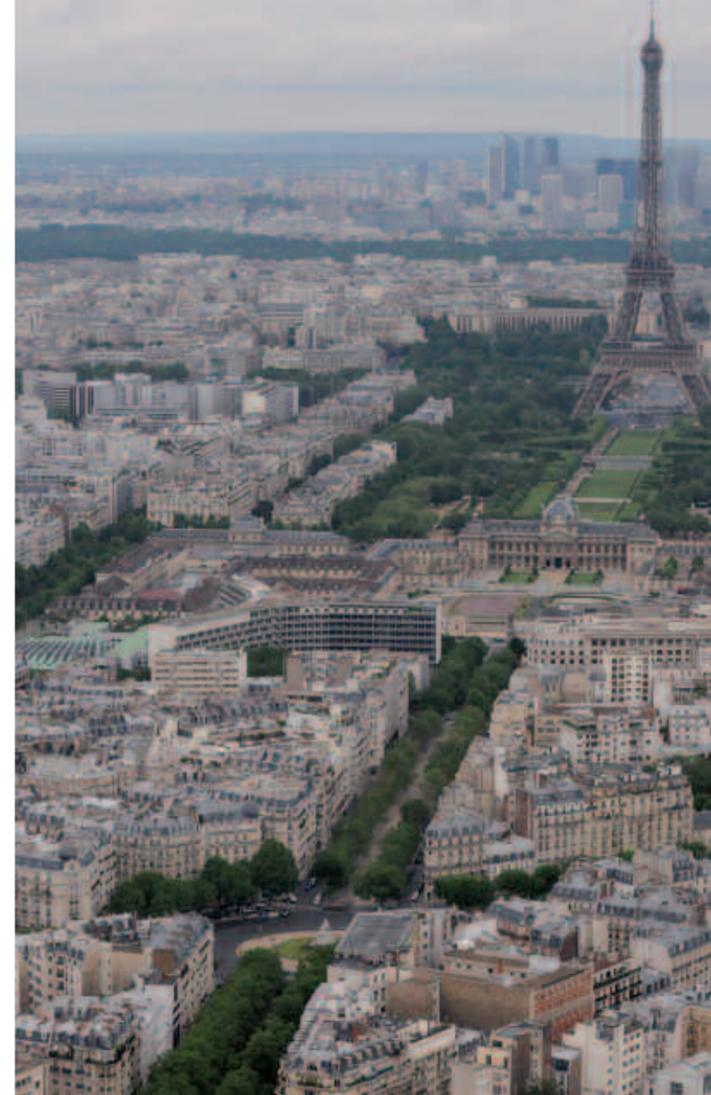
Vincent Fouchier.



Martine Liotard.

Intercommunalité, émergence de la question métropolitaine ou implication de l'État (avec notamment le Grand Paris) font aussi partie de cette complexité. Heureusement, certains points de passage existent, par exemple sur les défis climatiques, comme l'a expliqué Martine Liotard. L'Île-de-France est en retard, en dépit d'une préoccupation environnementale ancienne (déjà présente dans le SDRIF de 1994), mais l'effervescence est grande aujourd'hui sur ce thème. Une initiative expérimentale concernant de nouvelles modalités d'intervention énergétique et environnementale a ainsi été lancée avec succès en 2009 à l'échelle des quartiers franciliens, recueillant 57 candidatures qui ont permis d'amorcer un véritable processus de changement. Autre “rupture”, s'agissant des mobilités et du développement durable : la volonté de promouvoir les transports en commun. Deux projets alternatifs, celui du SDRIF et celui du Grand Paris, font l'objet de débats publics : c'est inédit dans la région. En matière économique, enfin, un groupe mixte d'acteurs et d'analystes stratégiques de la conjoncture a été constitué, et une veille immobilière a été déployée. Il s'agit notamment de croiser les échelles (du bassin parisien à l'Europe) et de “traiter la crise comme une opportunité” en travaillant au maintien des PME, en facilitant la réindustrialisation et en valorisant la prospective et l'innovation. Vaste programme...

1/
“La planification métropolitaine face à l'aléa”, atelier-forum n° 3 proposé par l'IAU Île-de-France et l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre Dunkerque, le 21 octobre 2010 aux Champs Libres de Rennes.



Le Grand Paris fait l'objet de projets et de débats approfondis et contradictoires : une bonne chose pour le futur de l'agglomération parisienne ?

tout en restant dans l'esprit de la concertation. Toutefois, “la distance est de plus en plus grande entre celui qui conçoit la planification et celui qui l'applique...” Face aux dangers de la révision permanente et à l'insécurité juridique qui en découle, la planification doit s'intégrer dans la stratégie, définir et phaser les priorités, instaurer le doute (salutaire) et la souplesse (nécessaire), apporter des réponses par le bilan, l'évaluation permanente, l'expérimentation, l'adaptation, le lien entre le local et le global... “Il y a un autre monde possible, mais il est dans celui-là”, a commenté Mireille Ferri, pour mieux souligner le rôle de l'ingénierie urbaine et humaine : “Le développement durable ne peut se faire sans mutabilité, il faut donc parvenir à transformer le projet, par concertation, par démocratie locale. Car les règlements ne permettent pas de faire du projet mutable...”

Maîtriser les conditions de faire

Des propos qui ont fait en partie écho à la présentation initiale de Gérard Blanc, directeur de l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre Dunkerque. Confrontée à des aléas climatiques, économiques et sociaux liés son activité industrialo-portuaire, mais aussi à la perte démographique à l'échelle communautaire, l'agglomération dunkerquoise ressent cette “accélération” évoquée par André Rossinot en ouverture de la rencontre – un



De la nécessité du phasage

Quant aux outils de planification, sachant qu'il est nécessaire de les rénover – les PLH, par exemple, sont souvent lourds à gérer et insuffisants –, la flexibilité a prévalu dans la révision du SDRIF. Comme l'a rappelé Vincent Fouchier, “il ne faut pas figer les choses et rester ouvert à des solutions différenciées”. Le suivi et l'évaluation devant permettre de “répondre à l'aléa”

autre aléa de l'économie-monde. Cependant, a constaté Gérard Blanc, “le temps des hommes et de l'aménagement n'a pas trop bougé”. Ou s'il a bougé, c'est plutôt en créant un nouvel aléa, plus administratif et juridique, consistant par exemple à inscrire dans un même document – le PLU communautaire, en l'occurrence – des éléments qui nécessitent des rythmes différents, comme la définition du droit des



Dunkerque et La Haye, un même souci d'anticipation : "Dans le doute, planifions !"

sols et les programmations publiques d'habitat. "Ce qui peut lier l'ensemble, c'est le fait qu'un projet de territoire soit commun et partagé : "Planifier, c'est aussi et d'abord localiser les interdits, les vides, fixer les choses indispensables à la vie du territoire". Dans le doute, planifions, a résumé Gérard Blanc.

Entre faire et mer

Une interrogation à laquelle les Pays-Bas ont apporté depuis longtemps des réponses, tout en continuant à progresser contraints et forcés. "Le progrès dans la vie ne vient pas de l'adaptation, mais de l'audace",

selon l'écrivain Henry Miller, mentionné par Murielle Hermesen-Facon (Ville de La Haye) au cours de son intervention. L'inondation causée par la mer du Nord dans le sud-ouest du pays en février 1953, provoquant la mort de centaines de personnes et 150 000 hectares

de terres dévastées, a forgé cette prise de conscience collective de l'aléa climatique en Hollande. La catastrophe a constitué la genèse du Plan Delta (avec ses multiples barrages) achevé en 1997, soit quarante-quatre ans après : "L'environnement et la gestion du risque sont des enjeux nationaux pris en compte dans tous nos documents d'aménagement et de planification. Le risque, c'est à la fois la force des Pays-Bas, car nous avons pu trouver des solutions, et aussi notre faiblesse, car il est bien réel...", a expliqué l'intervenante. La Haye, capitale administrative et judiciaire, ville bal-

néaire, est en effet directement concernée par les défis climatiques. La hausse du niveau de la mer, les températures plus élevées, les précipitations plus intenses ont ici des impacts environnementaux, économiques et de santé indéniables. L'objectif fixé, appuyé par la Charte de la ville durable signée en juillet 2009 est d'atteindre un niveau "climatiquement neutre" en 2040. Divers leviers sont actionnés comme l'énergie, l'urbanisme, les espaces publics, les transports, le rayonnement international, qui nécessitent bien entendu "une politique concertée et cohérente".

Il n'y pas de forme urbaine unique, un seul mode de ville, une seule solution face aux aléas, ont estimé les participants à l'atelier. Le défi actuel de la planification est une mutabilité cadrée mais pas trop réglementée pour pouvoir évoluer. Car "on ne sait pas exactement quels seront les visages des risques de demain", a conclu Mireille Ferri, s'inspirant des mots d'Al Gore, l'ancien vice-président américain : "Entre le désespoir et le désir, il faut trouver les voies de l'action". | O. R.



L'inondation, un aléa majeur et spectaculaire...



Leipzig est à la fois le nom d'un document symbolique et celui d'une métropole, synthèse d'un engagement européen en faveur d'un développement urbain durable et d'une mise en œuvre relativement exemplaire. Comment piloter et suivre les politiques "vertueuses" au service de villes durables et équilibrées ? Le regard de Pierre Gras sur un atelier constructif à dimension européenne /1.

1/ "Construire et évaluer les démarches de développement urbain durable", atelier-forum n°4 présenté au Théâtre National de Bretagne, à Rennes, le 21 octobre 2010, à l'initiative de la Commission européenne et de la FNAU.

2/ La Charte de Leipzig, signée par les ministres européens chargés du développement urbain en avril 2007, reconnaît le rôle des villes et des autorités locales en faveur de la cohésion territoriale. Elle fixe des principes pour un développement urbain durable, notamment la mise en œuvre de politiques urbaines intégrées et l'attention à porter aux quartiers urbains défavorisés. Elle énonce en particulier des préconisations sur la qualité des espaces publics, l'efficacité énergétique, les rôles de l'économie locale, de l'éducation et d'un système de transport urbain performant et accessible à tous.

La Charte de Leipzig a posé un certain nombre de jalons se traduisant par la mise au point de principes et d'engagements au service de la ville durable /2. Désormais, toute ville européenne s'inspirant de ces principes doit se doter d'une stratégie urbaine adaptée – "intégrée", disent les eurocrates – et des outils nécessaires pour les évaluer, donc les améliorer. Des référentiels d'action mis au point sous l'influence française le plus souvent, mais bénéficiant fréquemment de l'expérience de

pays scandinaves ou anglo-saxons, se constituent. Quelle valeur ajoutée faut-il en attendre ? Avec quels effets concrets ? Quels cadres de dialogue entre les villes et avec les États membres de l'Union européenne ? Voici quelles étaient les questions présidant aux échanges de cet atelier proposé en accord avec la Commission européenne et la FNAU – qui préside le groupe de travail européen chargé de construire le "cadre de référence pour la ville durable" et dont le pilotage a été confié au ministère français chargé du développement durable –, et qui était animé par Brigitte Bariol, directrice de l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise Epures.

Une approche universelle... et européenne

Pour André Rossinot, maire de Nancy et président de la Communauté urbaine du Grand Nancy, "le rôle des maires est essentiel dans une approche désormais universelle qui est celle de "l'écoconstruction" d'une société en mouvement". Le développement durable n'est pas une technologie comme une autre, a-t-il expliqué en substance, "c'est une philosophie d'ac-



"Le développement durable est d'abord une philosophie d'action", a rappelé André Rossinot.



Karolin Panike.

Margit Tuenemann.



tion, une attitude proactive vis-à-vis des méthodes et des outils, mais aussi vis-à-vis des processus de décisions et donc des élus". Car le développement durable est d'abord "un ensemble de valeurs". Comme l'a souligné André Rossinot, le "groupe miroir" français constitué pour faciliter la mise en place de ce "référentiel d'action" qu'il préside a travaillé depuis plus d'un an. Cinq ou six collectivités françaises vont ainsi intégrer un groupe de référence européen (qui comporte une soixantaine de collectivités) et animer, au plan national, un "club des villes durables", avec l'appui de la FNAU et du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer.

Le cas exemplaire de Leipzig

Karolin Panike, directrice du développement urbain à la Ville de Leipzig, a tout d'abord présenté le parcours historique et urbain de cette ville de 515 000 habitants située à environ 150 kilomètres de Berlin, dans l'ex-RDA. Dans les années 90, à la suite de la chute du mur de Berlin et de l'éclatement du bloc soviétique, 90 000 emplois industriels ont été perdus à Leipzig, portant le taux de chômage local à 23 %, avec un taux de vacance des logements de l'ordre de 20 %. Avec l'unification allemande et la reconstruction de l'ex-Allemagne de l'Est, un certain redémarrage économique a eu lieu, ramenant le chômage à 13 % et la vacance à environ 12 %. Mais ce "nouveau développement", pourtant associé à "de nouvelles images, plus positives" (13 000 bâtiments historiques ont ainsi été protégés au titre du patrimoine architectural et d'anciennes mines de charbon ont été recon-

verties en "programmes culturels et ludiques"), reste progressif. La politique de "développement intégré" mise en place en 2007 a toutefois permis d'enregistrer de premiers résultats et de lancer un "grand processus participatif" qui, de l'avis de Karolin Panike, a contribué à rendre les objectifs avancés plus réalistes. Leipzig est ainsi devenu chef de file dans le projet Urbact II dont la ville, celle de Rennes et trois autres métropoles européennes sont considérées par la Commission européenne comme des villes-tests.

Des indicateurs utiles pour établir une géographie des priorités

Leipzig a donc multiplié la création d'indicateurs croisés (sociaux, environnementaux, économiques, culturels...) qui ont dégagé peu à peu une "géographie des enjeux" permettant de définir des priorités pour lesquelles des financements pouvaient être mobilisés plus rapidement. "On ne peut pas tout faire en même temps, a plaidé Karolin Panike. Il s'agissait à la fois de convaincre les décideurs administratifs et politiques de financer la participation des habitants et de donner des objectifs tangibles à l'action publique, sans lesquels personne ne croit à ses résultats". Avec

Il y a fallu cinq ans pour mettre au point le "baromètre" de Rennes Métropole, a souligné Bernard Poirier.



3/
Cf. l'article de Brigitte Bariol in "Ville désirée, ville durable", document introductif à la XXXI^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, Techni.Cités n° 194, septembre 2010, pp. 44-46.

Leipzig 2020, son "projet stratégique", la ville s'est en effet construit un futur, sur la base d'un travail préparatoire et d'un "diagnostic partagé" au service d'une approche intégrée, incluant un planning détaillé de l'action projetée, thème par thème et quartier par quartier, qui a fait la joie de la Commission européenne, toujours friande de "bonnes pratiques".

En mai 2009, ledit plan stratégique a été adopté, permettant la mise en place du financement des actions prioritaires préalablement définies. Toutefois, certaines "zones de conflit" persistent, qui touchent à la fois à des conflits ou arbitrages nécessaires localement, à des bouleversements démographiques (avec un net vieillissement de la population) ou encore à l'absence d'alternative politique. En outre, le "portage" du projet, qui est l'apanage d'une toute petite équipe (une dizaine de personnes rattachées au Bureau de l'urbanisme de la mairie de Leipzig, mais "connectées à l'ensemble des acteurs internes et externes", selon l'expression de sa responsable) pourrait s'avérer fragile si les résultats annoncés n'étaient pas au rendez-vous. Et dès lors, qu'advendrait-il du "projet stratégique" ?

Un portage politique nécessaire

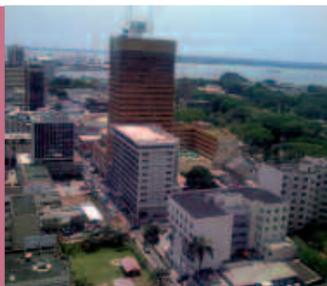
Dans le cas de Rennes Métropole, ce risque paraît moindre, tant le portage politique semble omniprésent. Comme l'a expliqué Bernard Poirier, vice-président de la communauté d'agglomération, le "baromètre" établi par Rennes Métropole en lien

avec l'Audiar est bien "l'outil de suivi et de pilotage de la stratégie de développement durable que la collectivité met en œuvre". Pour l'élu, pas d'état d'âme sur les aspects "techno" de ce type de management par l'évaluation : "la ville, pour être durable, doit être socialement soutenable et désirable par tous", et donc pas seulement par les techniciens... ou leurs élus. Il a néanmoins fallu près de cinq ans pour mettre au point ce "tableau de bord" rennais lancé formellement en 2009 et dont on semble attendre beaucoup en matière d'analyse des impacts de l'action publique. Concentré sur les résultats, et non pas seulement sur les moyens mis en œuvre, ce "baromètre" porté avec autorité sur les fonts baptismaux par tout ce que l'agglomération rennaise compte de têtes pensantes aura force de bilan. Pour le meilleur ou pour le pire, comme l'évoquent déjà certains en matière de "mobilité durable"... Mais il n'y a pas de doute que, comme à Leipzig, Malaga, Breda ou Göteborg /3, la Commission européenne aura pour les résultats les yeux de Chimène, au risque de révisions déchirantes s'il y a lieu. | P. G.



Stockholm (ci-contre) comme Leipzig proposent des lectures originales de la "ville durable".





DES VILLES DURABLES AU SUD ?

La notion de “ville durable” n’est pas forcément la même au Nord et au Sud, même si la promotion de ce concept se trouve placée au cœur des actions de coopération décentralisée portées aujourd’hui par un nombre croissant de collectivités territoriales françaises ^{1/}. **Sur cet atelier très animé, le regard de Philippe Nouveau, vice-président de l’agence d’urbanisme de Dunkerque chargé des relations internationales.**



Ce débat, que j’ai personnellement beaucoup apprécié, a mis en évidence la diversité des situations, l’éventail des réponses qui sont apportées dans les différents pays du Sud et la nécessité de croiser nos regards et d’inventer de nouvelles formes de coopération. Non sans quelque provocation, les animateurs du Club FNAU International, Gilles Antier et Patrice Berger, ont bien souligné

Le Nord doit changer...

Cette présentation des choses a fait aussitôt réagir Jean-Pierre Elong M’Bassi, secrétaire général de Cités et gouvernements locaux unis d’Afrique (CGLUA). Sans contester l’existence de tels défis, il a rappelé qu’ils sont la conséquence de mécanismes économiques et de rapports sociaux injustes et créateurs de ségrégation et d’exclusion. Pour lui, le fait urbain est aujourd’hui principalement un “phénomène du Sud” (sur 27 mégapoles mondiales, 23 sont situées au Sud et 4 seulement au Nord). Il convient donc d’être attentif aux initiatives qui émergent et à soutenir partout le combat pour la démocratie, ainsi qu’une approche territoriale et partenariale solidaire : “Il faut que le Nord change pour que le Sud puisse vivre”, a-t-il lancé. Une

^{1/} “Des villes durables au Sud?”, atelier-forum n°6 préparé et proposé par le Club FNAU International en collaboration avec l’Agence française de développement, au TNB de Rennes, le 21 octobre 2010.

les difficultés auxquelles sont confrontées de nombreuses villes du Sud : extension urbaine très rapide, ségrégation sociale, manque de services urbains de base, lutte contre la pauvreté... Face à de tels défis, le développement urbain durable peut-il être considéré par ces villes comme “prioritaire” ?



Les problèmes du “Sud” ne sont-ils pas d’abord ceux du “Nord” (ci-dessus, Dakar) ?



À Lagos (Nigéria), comme dans d’autres métropoles africaines, la question des infrastructures environnementales et de transport sera décisive pour aller vers un mode de développement plus durable.



participante a ajouté que l’émergence des pays du Sud est nécessaire également pour la survie des pays du Nord, même si elle leur fait perdre leur position de toute puissance : “Comme la femme est l’avenir de l’homme, a-t-elle suggéré malicieusement, le Sud est sûrement l’avenir du Nord...”

... pour que vive le Sud

Des représentants des agences urbaines marocaines ont évoqué pour leur part le patrimoine culturel de leurs villes et les initiatives qui sont prises aujourd’hui pour les développer, même si des progrès doivent être faits dans la mise en œuvre des documents de



À Tanger, la question des équilibres sociaux et environnementaux ne va pas sans poser celle de la nécessité d'infrastructures et de services urbains adaptés.



planification, dans ce domaine sensible en particulier. Nathalie Le Denmat, responsable de la division Collectivités locales et développement urbain à l'Agence française de développement /2, a présenté des exemples réussis de coopération, à la fois pour renforcer des services urbains de base à très court terme et pour élaborer des stratégies de développement à long terme, comme à Medellín (Colombie) ou à Durban (Afrique du Sud). Elle a mis l'accent sur le rôle de la population et des responsables locaux dans la mise en œuvre de ces politiques. Patrice Berger, directeur des activités internationales de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, a également insisté sur le nécessaire renforcement des maîtrises d'ouvrage locales et l'intérêt des coopérations qui associent deux villes du Sud et une ville du Nord, dans une sorte de "triangle vertueux".

Alors, changeons ensemble !

De très nombreux participants sont intervenus dans le débat, qui a duré plus de trois heures, je ne peux donc les citer tous. Je retiendrai cependant quatre axes de réflexion qui résument assez bien l'esprit de cet atelier.

- En premier lieu, les pays "du Sud" sont en réalité très divers, on ne peut pas les rassembler dans un seul ensemble. La Chine, l'Inde ou le Brésil se développent très rapidement. Le Maroc, la Turquie, l'Algérie, le Nigeria et beaucoup d'autres pays ont eux aussi de nombreux atouts.

- Ensuite, il n'existe pas de ville idéale. Il faut tenir compte des opportunités, des rêves, des projets des habitants et des élus...

- Troisièmement, les pays du Nord doivent changer leurs modes de consommation et d'exploitation s'ils veulent surmonter, avec les pays du Sud, la crise écologique /3.

- Enfin, "en s'ouvrant au monde, on comprend beaucoup mieux ce qui se passe chez nous", ont reconnu les participants. Les agences d'urbanisme ont donc tout intérêt à participer à des coopérations internationales – et c'est d'ailleurs ce que font un nombre croissant d'entre elles... | P.N.

2/
Davantage
d'informations sur
l'action de l'AFD
sur le site www.afd.fr

3/
Lire notamment l'article
"Vers une mobilité plus
durable dans les villes
du Sud ?", in "Ville
désirée, ville durable",
document introductif
à la XXXI^e rencontre
nationale des agences
d'urbanisme,
Techni.Cités n° 194,
septembre 2010,
p. 35-36.

Broader governance or none at all?

Acknowledged by experts and authorities alike as the only worthwhile way to go, the sustainable city has still not won popular acceptance. So how to achieve "desirability" for cities that are denser, more resource-thrifty and more "together"?

The problem is, as **Jean-Pierre Voisin**, in charge of the Atlantic/Pyrenees Planning Agency, so succinctly put it, that "The sustainable city is of no interest to the periurbanites who have fled its sound and fury... To make them change their minds we have to bet on their intelligence and sense of solidarity. Lots of active education, participatory ventures and coproduction experiments will be needed to turn the citizens of today into the urban actors of tomorrow."

More specifically, architect **Frédéric Bonnet** saw economics as the key: "The sustainable city isn't just a matter of biological corridors and traffic reduction, it's a question of general economics: we don't have the financial means to manage the diffuse city we've inherited and quality of life has already begun to suffer. Let's not dream unrealistically: people have to be alerted and the right questions highlighted. Planning has to be anchored in politically and economically sound thinking. In other words, economics has to be given back its power as a social bond." Backing up the findings of a study by **Christian Devillers**, **Bruno Fortier** and **Philippe Panerai** in his city, **Pierre Tridon**, head of the Reims planning agency, urged construction of a story – an "urban narrative" – that would involve residents and provide a basis for a "broader governance": Lille's bid for the Olympics was made with no illusions as to the outcome, he said, but the stories big and small it gave rise to played a decisive part in getting the metropolitan area back on its feet.

At the same time this broader governance is not crucial to social appropriation: urban regeneration in the small West German city of Tübingen (pop. 85,000, including 25,000 students) is extremely centralised and aimed at freeing up the creativity of residents by recourse to the good old planning/architecture combination. Faced with population decline and urban sprawl, the mainly "green" municipi-

pality opted for densification as a means to "complexity", mixity at all levels, social bonding and improved quality of life. The 2006 master plan for two former military sites covers every

theme/neighbourhood-by-neighbourhood planning approach enthusiastically welcomed by a European Commission that just adores "best practices".



detail, from plots, streets and squares to traffic, parking and recycling of an old factory for public offices. Here, in contrast with Holland, the plots are sold to developers (and on to private purchasers): "We don't want a municipalised city," says **Cord Soehlike**, in charge of urban development, "but one whose ground is shared by its residents." With various incentives offered first of all to the locals, the result is 200 residents per hectare for an average price of 2000 euros per square metre.

Still in Germany: Leipzig. The name of both a charter and a metropolis of 515,000 people which lost 90,000 industrial jobs when the Berlin Wall came down. As part of an "integrated development" policy headed up by **Karolin Panike**, the city launched a major "participatory process" that cross-referenced social, environmental, economic, cultural and other indicators to put together a "geography of the issues involved". This in turn led to the already up and running Leipzig 2020 strategic plan, based on "shared diagnosis" and a theme-by-

Down South, meanwhile, the city is booming – in the sense that 23 of the world's 27 megalopolises are situated below the dividing line. Club FNAU International coordinators **Gilles Antier** and **Patrice Berger** stressed the difficulties these and many other Southern cities are facing: rapid expansion, social segregation, lack of basic urban services, poverty, etc. In a context like this can sustainability be considered a priority? **Jean-Pierre Elong M'Bassi**, secretary-general of the Local Economic Development Network of Africa (LEDNA), was quick to react: without contesting the existence of these challenges, he reminded the forum of their roots in unjust economic and social mechanisms. Initiatives emerging from the South must be taken into account, he asserted, democracy striven for on all fronts, and solidarity practised in territorial and partnership terms. "Just as woman is the future of man," one mischievous participant put in, "the South is surely the future of the North." |

POINT DE VUE

JEAN DE LEGGE : “CONSTRUIRE ET PARTAGER UNE CULTURE LOCALE”

À l'issue de la XXXI^e rencontre de la FNAU, Jean de Legge, directeur général de la communication et de l'information de Rennes Métropole, a proposé, à défaut d'une synthèse à chaud toujours délicate, une mise en perspective générale des travaux, dressant le portrait du “nouvel imaginaire urbain” que dessinent aujourd'hui urbanistes et populations. **Propos choisis et recueillis par Richard Quincerot.**

Ce colloque témoigne d'une façon neuve de penser la ville, qui se caractérise en premier lieu par une nouvelle anthropologie de l'homme dans la nature. L'image de la ville de demain donne à voir et à vivre de la nature. Il y a de l'eau et des berges, de la faune et de la flore, des paysages composés alliant plantes et bâti. La mobilité est douce, c'est une circulation de vie, symbole de la liberté d'aller et venir au rythme de ses désirs et du temps urbain. La ville propose du bien-être et de la lenteur, dont naîtront une nouvelle convivialité, une nouvelle urbanité relationnelle. De nature anthropologique, cette mutation en cours de l'image de la ville a des conséquences sur la conception même du pouvoir, les habitants ayant désormais le rôle ou la responsabilité d'organiser l'écosystème, d'assurer l'équilibre de ce nouveau milieu urbain.

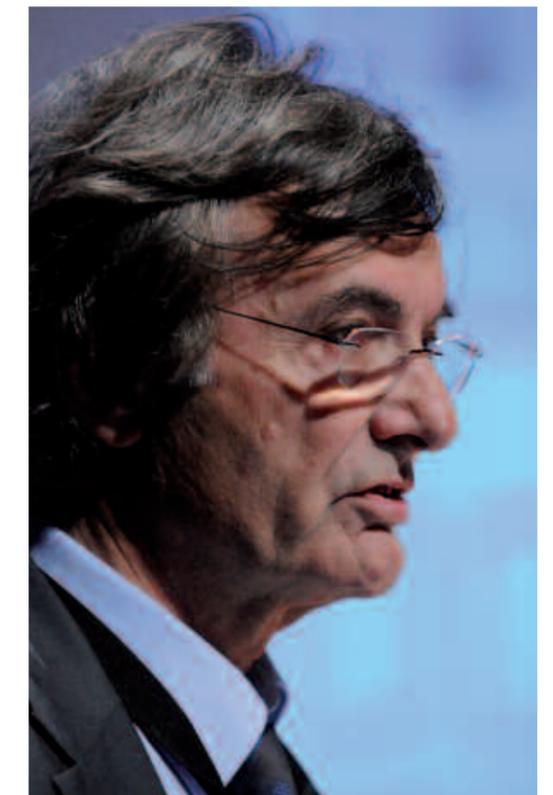
La demande d'appartenance

Le déficit des identifications nationales crée un retournement vers des identités alternatives, notamment régionales et locales. L'équilibre entre les systèmes d'appartenance nationale et locale semble modifié en conséquence. Au niveau national la crainte de l'avenir ; au local la réussite de la vie réelle. Au national la dérision de la politique ; au local les marques de la modernité. Cette demande d'appartenance rentre en résonance avec la nécessité du marketing territorial, qui impose à chaque ville de caractériser ses spécificités afin d'exister dans la compétition des territoires et d'être présente sur le marché de l'attractivité économique, touristique et résidentielle. Au total, il s'agit moins de s'interroger sur les identités locales que de trouver les moyens d'intégrer les territoires et leurs habitants dans les flux nécessaires à leur vie sociale, culturelle et économique : une exigence inséparable de la construction d'une appartenance territoriale

dynamique et ouverte sur le monde. Bref, dans un contexte de concurrence des territoires, il existe un enjeu de fabrique des appartenances.

Cohésion sociale et culture partagée

Dans cette enceinte comme dans d'autres, il a été largement question de cohésion sociale, voire de lien social. La fortune de l'expression souligne qu'il s'agit de faire coexister des particularités, des individualités, des cultures, des âges, des origines. En effet, si l'on



Jean de Legge.





parle aujourd'hui moins d'intégration et plus de cohésion, c'est qu'il ne s'agit plus de se fondre dans un tout normé, de renoncer à soi pour être "comme les autres", mais bien de vivre ses particularités. Que l'on regrette cette individuation ou qu'on s'en félicite, l'exigence de cohésion sociale nécessite plus que jamais une vision collective du territoire. Il s'agit de construire un imaginaire local, c'est-à-dire une culture en partage.

L'homme civilisé est celui qui dialogue avec les morts, dit-on. Mais le patrimoine n'est utile que s'il participe à une histoire sociale qui continue. Ce n'est pas un stock de temps mort à opposer à la vitesse du présent ni une collection de souvenirs, mais un élément vivant de caractérisation d'un territoire confronté à la concurrence mondiale et à la *world culture*. La ville et son histoire doivent "faire lieu comme on fait société", nous

dit Olivier Mongin /1. Notre rôle est d'insérer ce que la ville dit d'elle-même dans le récit d'une société en mouvement, de proposer une "biographie urbaine" à comprendre et à continuer. C'est un récit d'inclusion de toute la topographie sociale, il est indispensable et il est politique.

Ville "désirée" ? Le désir ne s'apprend pas. Il est affaire de représentations et d'imaginaire. La communication ne se réduit pas à expliquer une opération ou une ZAC. Pour gagner l'adhésion de la population, il faut que nous proposons une culture locale, que nous inventions notre reflet commun. Cela veut dire partager des regards et des références, exemplifier des méthodes, sélectionner des héros, bref proposer du signifiant : pour dégager une éthique de territoire, une estime de soi dans son territoire... | R. Q.

1/ Olivier Mongin, *La condition urbaine ; la ville à l'heure de la mondialisation*, Le Seuil, 2005, p. 222.



Le "nouvel ordre urbain" qui se prépare apparaît comme le processus prioritaire permettant de lutter contre le développement exponentiel et incontrôlé des villes, au Nord comme au Sud. Mais si changer de paradigme, c'est bien, passer "du dire au faire", c'est mieux ! Car intégrer les nouvelles temporalités, c'est aussi changer d'échelles, sinon de références... Synthèse des échanges par Olivier Réal.

L'échange d'expériences est toujours profitable, a fortiori quand il s'agit d'accélérer le temps de la ville durable par choix ou par nécessité, comme l'a souligné le témoignage d'Anna Teresa Vicente, maire de Palmela, commune de 62 000 habitants située dans l'aire urbaine de Lisbonne, la capitale portugaise. Le projet "Naturba" du programme européen Interreg, mené en partage avec Toulouse, Lisbonne, Murcia et l'agglomération de San Sebastian-Irun, a permis à cette équipe municipale de travailler sur "l'équilibre qualitatif" entre ville et campagne tout en maîtrisant la croissance démographique communale. Un "sujet capital" de développement durable pour un territoire qui se transforme et élargit son rayonnement depuis une quinzaine d'années, avec une présence forte de l'industrie automobile, mais qui désire en même temps conserver son identité et son patrimoine historique, culturel, naturel et agricole. Désir et durabilité ne semblent pas poser de grands problèmes de compatibilité au regard de la volonté politique exprimée par Anna Teresa Vicente et de la stratégie de compétitivité mise en ordre de marche au service des modes de vie locaux. Toutefois, l'échelle peut paraître restreinte, donc plus facile à traiter.

Les mots pour le dire

"Derrière le mot "ville", on met souvent les mêmes concepts, mais les contenus ne sont pas les mêmes", a souligné Jean-Pierre Elong M'Bassi. Orateur efficace, le secrétaire général de Cités et gouvernements locaux unis d'Afrique (CGLUA) a conquis la salle par sa fraîcheur et son optimisme lucide. La ville est notre avenir, a-t-il plaidé, tout en rappelant que l'urbanisation exponentielle des villes du Sud a des conséquences sur le vécu du monde dans son ensemble : "Quand vous êtes à 7 % de croissance annuelle, vous multipliez par deux la population tous les quinze ans ! On ne connaît pas de système de planification efficace pour résoudre cela... Nous sommes tous dans l'apprentissage au Sud, car les problèmes du Sud sont (et seront) aussi ceux du Nord. Il faut donc changer de logiciel, être audacieux et prudent en même temps". La priorité, dès lors, pour le secrétaire général, c'est un nouvel ordre urbain, "premier outil de lutte contre la pauvreté".

Du "dire" au "faire"

Des propos jugés à la fois "décapants et stimulants" par Daniel Delaveau, maire de Rennes et président de Rennes Métropole, qui permettent de "relativiser" et de montrer la nécessité de reconnaître le "fait urbain" dans les sociétés : "C'est un enjeu mondial, un défi. Quand on

parle de ville durable, il faut sortir de nos frontières ! Si le monde évolue, la façon de le vivre et de le fabriquer également. Or, le développement durable est tout neuf, même si on le mettait déjà en œuvre parfois sans employer ce terme. C'est exaltant, mais ce n'est qu'un début. La



Anna Teresa Vicente.



Jean-Pierre Elong M'Bassi.



Daniel Delaveau.

dimension fondamentale reste la question sociale, le mieux-vivre ensemble". La ville est également la "fabrique sociale historique" de nos modèles, a affirmé Daniel Delaveau, qui a mis en garde chacun contre les risques encourus par ceux qui ne voudraient pas donner à cette question la priorité, obnubilés par des impacts environnementaux et économiques actuellement si prégnants.

Échelles de temps...

Si l'on parle d'universalité du modèle européen et que l'on constate une réelle prise de conscience sur le thème de la nature – mais aussi de la culture qui est apparue en filigrane dans plusieurs débats des rencontres de Rennes –, il existe de vraies ruptures mondiales qui n'ont pas encore été comprises ou prises en compte, a expliqué en substance Vincent Feltesse, président de la Communauté urbaine de Bordeaux et nouveau président de la FNAU. "Quand on regarde les projections effectuées sur les vingt plus grandes métropoles, deux à peine (dont Tokyo) seront issues du "modèle occidental" et les autres sur des modèles différents, à l'instar de Kinshasa ou Lagos". Et de s'interroger sur la bonne gestion des temporalités, sur les conséquences de la mondialisation face au défi urbain "sans que ce soit l'anarchie et la panique", mais aussi sur "l'éthique du territoire, nécessaire pour préserver ou créer une estime de soi, une fierté d'appartenance".

Jean-Pierre Elong M'Bassi en a convenu, mais il a aussitôt placé le curseur sur la question de l'inclusion dans le modèle de développement général. Au Nord, la prévisibilité est rendue possible grâce au salariat, a-t-il argumenté, tandis qu'en Afrique le salariat reste l'exception. Or, "nos instruments de planification ne sont pas orga-

nisés selon des formes de revenus plus diversifiées ou pour prendre en compte les activités "informelles" qui, dans certains pays, représentent jusqu'à la moitié du PIB." L'Amérique du Sud, et notamment le Brésil, fait à ses yeux référence, s'agissant de développement territorial par la démocratie participative, l'un des plus sûrs moyens de mobiliser les énergies en situation de non-salariat.

... et changement d'échelles

La piste du "dialogue urbain" est ainsi apparue comme le dénominateur commun d'un développement concerté dans un monde régi par le marché, dans lequel substituer la concurrence excessive par la solidarité nécessaire peut (doit ?) contribuer à créer du lien social. Il est certainement plus aisé d'organiser la concertation à Rennes par la "Caravane des quartiers" ou d'élargir les services de la ville à la campagne dans la région de Palmela que d'instaurer sereinement un urbanisme "de rattrapage" à très grande échelle dans les pays émergents. Mais les métropoles du Sud à l'expansion galopante n'ont plus guère le choix, sinon celle d'une "utopie réaliste". Face à la "dictature du PIB", à la notion idéologiquement connotée de "mondialisation", nombre de valeurs demeurent néanmoins : "Le désir de participation des citoyens" (Anna Teresa Vicente), "le désir de solidarité et du politique" (Jean-Pierre Elong M'Bassi), "le lien social au cœur de la ville désirable" (Daniel Delaveau). Sachant que "le changement d'échelle est le propre des agences" (Vincent Feltesse), la belle espérance du discours peut sans doute trouver aujourd'hui dans les savoirs et les pratiques de l'ingénierie urbaine une meilleure façon de "marché", donc de vivre ensemble une ville plus durable. | O. R.



Le désir d'une solidarité et d'une régulation politique se manifeste désormais partout (une vue de Durban, sur la côte sud-africaine).

PROPOS D'AVENIR

VINCENT FELTESSE : UN NOUVEAU "PARI" POUR LA FNAU

Dans son intervention de conclusion, Vincent Feltesse, nouveau président de la FNAU, s'est proposé d'organiser les missions de la FNAU à l'avenir autour de quatre grands thèmes qui constituent un nouveau "PARI". **Propos recueillis par Pierre Gras.**

"Un nouveau modèle urbain se met en place, mais au-delà des frontières européennes, est-ce bien l'avenir qui se prépare ?" Interpellé par les échanges avec les participants à la table ronde conclusive, le nouveau président de la FNAU n'a pu que confirmer, avec la complicité de la salle, que "la vitesse des mutations urbaines au Sud est inédite" tandis qu'elle reste finalement à organiser, voire à inventer au Nord. Constatant de même "une certaine distorsion entre le temps public et le temps privé", il s'est demandé comment mieux conjuguer ces temporalités tout en préservant – ou en développant – une véritable "éthique du territoire". Un rôle qui irait comme un gant, selon le président de la Communauté urbaine de Bordeaux et maire de Blanquefort, aux agences d'urbanisme.

Une période particulière de l'histoire des villes

"La rencontre nationale des agences d'urbanisme, a-t-il souligné, c'est un moment particulier, avec des regards décentrés très utiles, mais aussi un espace politique où s'élaborent des réponses aux questions de demain". Rappelant que la FNAU est "une fédération reconnue, un réseau disposant d'une capacité d'expertise et d'un savoir-faire incontestables, parfaitement en état de marche", il s'est interrogé : "Et maintenant, est-ce la fin de l'histoire ?" Loin de lui une telle pensée : "Il faut désormais créer un nouvel horizon, un nouveau rivage, et cet "entre-deux" que nous vivons au sein des agences d'urbanisme est riche et stimulant dans une période si particulière de l'histoire des villes".

Pour Vincent Feltesse, la mission des agences comporte de ce fait quatre grandes dimensions :

- Une agence d'urbanisme est d'abord le lieu où s'élaborent les *partenariats*, indispensables dans une période de raréfaction des fonds publics et de repli sur son "pré carré".
- C'est aussi l'espace de l'*appropriation* du "fait urbain",

insuffisamment reconnu à ses yeux en France : "La ville n'est jamais très présente dans les textes législatifs et les arbitrages politiques, les agences d'urbanisme doivent contribuer à le faire émerger durablement", a-t-il indiqué.

- La notion de *réseau* est consubstantielle au travail des agences : "53 agences, c'est un grand laboratoire d'idées, de production d'initiatives, de partenariats, capable de multiplier les échelles spatiales et temporelles et d'organiser le croisement des points de vue".

- Enfin, "notre capacité d'*innovation*, si elle passe par l'approfondissement du développement durable – une question évoquée à l'occasion de plusieurs de nos rencontres annuelles – doit s'éprouver autour de nouveaux thèmes et tracer de nouvelles perspectives : les modes de vie/modes de ville, la ville numérique, la mobilité généralisée, ou encore les méthodes pour faire la ville aujourd'hui, qui doivent nous permettre de construire une véritable ingénierie de la ville."

Rendez-vous à Paris en octobre

Ces quatre termes constituent autant de défis : un "PARI" (comme "partenariats", "appropriation", "réseau" et "innovation") qui caractérisent, selon Vincent Feltesse, l'avenir des agences et qui doivent se nourrir d'une imagination nouvelle pour qu'après les Trente Glorieuses et "trente années contrastées pour la ville", "les trente prochaines années puissent être les Trente Heureuses" ! Et de plaider pour que "la ville puisse devenir un vrai lieu de rencontres et de partage, ouvert et accessible à tous". Ce "pari" ne pouvait avoir d'autre écrin que... Paris. C'est en tout cas dans la capitale qu'auront lieu, à l'automne prochain, les débats de la XXXII^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, huit ans après une précédente rencontre organisée sous l'égide de l'Iaurif – devenu depuis l'IAU Île-de-France – sur le thème de la solidarité territoriale et sociale. Une sorte de retour aux sources qui pourrait également faciliter les effets de réseaux auxquels le nouveau président s'est dit particulièrement attaché. | P. G.

Shaping and sharing a local culture

Any analysis fired off in the heat of the moment being by nature somewhat chancy, **Jean de Legge**, director-general of the Rennes Metropolis communication and information department, opted for a straightforward overview of the proceedings: a portrait of the "new urban imaginative sphere" now being shaped by planners and populations.

The colloquium, he said, testified to a changed way of thinking about the city, beginning with a new anthropology of man in nature. The image of tomorrow's city includes water, riverbanks, flora and fauna, and landscapes where plant life and the built environment intermingle. "Green" modes of transport reflect a life lived freely, to the rhythm of one's desires and the pace of the city. Already under way, this shift of image will also have consequences for the very notions of power and authority, as residents assume responsibility for organising the overall ecosystem and ensuring internal equilibrium.

The change coincides with a new, different need to belong. The decline of national identities in a globalised world is causing a turn to other forms of selfhood, notably regional and local, with an impact on the balance between systems of belonging: at the national level, fear of the future and contempt for politics, at the local level, success in everyday life and achieving the visible marks of modernity. Enter the need for territorial marketing, for cities to establish their attractiveness in economic, tourist and residential terms. The core question then becomes not local identity, but finding ways and means to integrate territories and their inhabitants into the flows that underpin their social, cultural and economic existences – a process inseparable from the creation of a dynamic, open-minded territorial affiliation.

Social bonding and cohesion, Legge continued, have loomed large at the congress: coexistence for particularities, individualities, cultures, age groups and personal origins in a world where, rather than blending in, one asserts one's differences. Whether one approves of this trend or not, there is now more than ever a need for social cohesion, for a collective territorial view, a local imaginary

domain: in short, a shared culture.

A heritage is only useful as part of an ongoing social history or narrative, something living and capable of competing with "world culture". The role of the city is crucial here and it is up to us to integrate it into a history of society in movement, to create an "urban biography" others can identify with and perpetuate.

And a "desired" city? Desire isn't something you learn. It hinges on image and imagination, and if we want to win people over to sustainability we have to offer them a local culture that reflects the concerns of all – and with it an ethics grounded in esteem for oneself within one's territory.

Yet as was pointed out at the closing round table, this implies changes of scale and criteria – in city/country balance, in demographics – that can be hard to cope with, especially when market forces have to be taken into account as well. As **Anna Teresa Vicente**, mayor of the Lisbon municipality of Palmela, put it, this "qualitative equilibrium" is crucial, but desire and sustainability seem to pose no great problems of compatibility where competitiveness is concerned. For **Jean-Pierre Elong M'Bassi**, secretary-general of the Local Economic Development

Network of Africa (LEDNA), you need to be both "bold and prudent": while growth can look great for an emerging economy, a rate of 7% means you double your population every fifteen years, and so far no one has come up with a solution for that. New FNAU president **Vincent Feltesse** pertinently reminded participants that while nature and culture are now getting a lot of attention in sustainability terms, the "European model" is not as universal as some might think: "When you look at the projections for the twenty biggest metropolises, barely two – one being Tokyo – reflect the 'Western model'. The others, like Kinshasa and Lagos, come from somewhere else."

In his closing address Vincent Feltesse underscored the FNAU's importance as a body with widely respected expertise. The postwar "Golden Age" might be over, but with a new spirit in the air and the agencies' mission extending to partnerships, appropriation, networking and innovation, a "Happy Age" is a real possibility. And where better to celebrate that than Paris, with the 32nd Congress scheduled under the auspices of its newly renamed planning agency, the IAU Ile-de-France.



* Cette sélection bibliographique a été établie par Pierre Gras (PGC). Un choix d'ouvrages ou d'études publiés par les agences d'urbanisme sur le même thème, réalisé par le Club FNAU-Doc, est disponible dans le document préparatoire à la rencontre de Rennes, disponible en téléchargement sur le site de la FNAU.



REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES*

Ouvrages généraux

ALLEMAND S., *Le développement durable au regard de la prospective du présent*, L'Harmattan, Paris, 2006.

Le développement durable, éd. Autrement, Paris, 2006.

BERDOULAY V., SOUBEYRAN O., *Débat public et développement durable ; expériences nord-américaines*, Université / CNRS Pau - Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme (DAU) - Ministère de l'Environnement, éd. Villes et Territoires, Paris, 1996.

BOURDIN A. (dir.), *Mobilité et écologie urbaine*, Descartes & Cie, Paris, 2007.

BOURG D., WHITESIDE K., *Survivre avec la démocratie ; pour une refondation écologique*, Le Seuil (coll. La République des idées), Paris, 2010.

CARASSUS J., DUPLESSIS B., *Économie et développement urbain durable*, Presses de l'École des Mines (coll. Développement durable), Paris, 2010.

CLERGEAU Ph., *Une écologie du paysage urbain*, Apogée, Rennes, 2007.

DUCROUX A., *Les nouveaux utopistes du développement durable*, éd. Autrement, Paris, 2002.

EMELIANOFF C., STEGASSY R., *Les pionniers de la ville durable*, éd. Autrement (coll. Villes en mouvement), Paris, 2010.

GAUCHON P., TELENNE C. (dir.), *Géopolitique du développement durable*, Presses Universitaires de France, Paris, 2005.

GRAFMEYER Y., JOSEPH I., *L'École de Chicago ; naissance de l'écologie urbaine*, éd. Aubier, Paris, 1994.

HAUPTMANN E., WATES N., *Concertation citoyenne en urbanisme ; la méthode du Community Planning*, co-éd. Adels / Yves Michel (coll. Société civile), Paris/Gap, 2010.

HEURGON E. (coord.), *Le développement durable, c'est enfin du bonheur !*, L'Aube (coll. Prospective du présent), La Tour d'Aigues, 2006.

LEFEVRE P., *Voyages dans l'Europe des villes durables*, PUCA, Paris-La Défense, 2008, **SABARD M.**, *Les écoquartiers : l'avenir de la ville durable*, Apogée, Rennes, 2009.

PAQUOT Th., *L'urbanisme, c'est notre affaire !*, L'Atalante (coll. Comme un Accordéon), Paris, 2010, *Petit manifeste pour une écologie existentielle*, éd. Bourin, Paris, 2007.

RICARD D. (dir.), *Développement durable des territoires ; de la mobilisation des acteurs aux démarches participatives*, Presses Universitaires Blaise Pascal (coll. Ceramac n°28), Clermont-Ferrand, 2010 (éd. français/anglais).

RIST G., *Le développement, histoire d'une croyance*, Presses de Sciences Po, Paris, 1997 (rééd. 2001).

ROUXEL F., RIST D., *Le développement durable ; approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux*, éd. du Certu (coll. Aménagement et urbanisme), Lyon, 2000.

SOUAMI T., *Écoquartiers, secrets de fabrication ; analyse critique d'exemples européens*, Carnets de l'Info, Paris, 2009.

VERDIER Ph., *Le projet urbain participatif ; apprendre à faire la ville avec ses habitants*, co-éd. Adels / Yves Michel (coll. Société civile), Paris/Gap, 2009.

VICARI J., *Écologie urbaine, entre la ville et la mort*, éd. Infolio, Gollion (CH), 2008.

Coll., *La concertation au cœur du développement durable*, RhonAlpesnergie (et alii), éd. du Certu, Lyon, 2005 (ill., biblio, fiches et DVD).

Coll., *Se former aux pratiques du développement durable ; guide à l'attention des institutions publiques*, RARE, Toulouse, 2004.

Ouvrages et articles sur l'agglomération rennaise

Coll., *Le Pays de Rennes : Histoire & Identité*, CRHISCO/CNRS Université Rennes 2, Presses Universitaires Rennes, Rennes, 2001.

DECHIFRE P., LEBRUN G., *Rennes*, Éditions Ouest-France, Rennes, 2002.

HARISMENDY P. (dir.), *Rennes sous la III^e République : les cahiers d'Edmond Vadot, secrétaire général de la ville de 1885 à 1909*, Presses universitaires de Rennes / Ville de Rennes, 2008.

HEURTIN P.-Y., IROVAS-DANTEC D., LECHEVESTRIER Y., NOURRY L.-M., CHAPUIS J.-Y., *Rennes*, éd. Ouest-France, Rennes, 1997.

LE CAÏNEC J., KERDREUX G., LECHEVESTRIER Y., *Rennes en mouvement*, éd. Autrement, Paris, 2005.

MEYER J. (dir.), *Histoire de Rennes*, Privat (coll. Univers de la France), Toulouse, 1972.

SALAÛN J., *Rennes, la métamorphose d'une ville*, éd. Ouest-France, Rennes, 2005.

VIOLEAU J.-L., "Nantes/Rennes sous le regard croisé des urbanistes (série d'entretiens) : Alexandre Chemetoff, Jean-François Revert, Nicolas Michelin et Jacques Ferrier", revue *Place Publique*, n^{os} 18, 19, 20 et 21, Nantes-Saint-Nazaire, 2009-2010.

ZENEIDI D., "Londres, Rennes, Barcelone : le monde invisible des quats", *Urbanisme* n°352, janv.-fév. 2007.

Revue

Cahiers de l'IAU Île-de-France n°149, dossier "Envies de ville", 98 p., décembre 2008.

Les Cahiers de la ville responsable n°1, dossier "Portrait de territoire : le Grand Ouest", juin 2010, pp. 5-13.

Place Publique n° 07, dossier "Ville désirée, ville durable", Rennes, sept.-oct. 2010, pp.4-56

Techni.Cités/ FNAU, supplément au n° 194 du 8 septembre 2010 : "Ville désirée, ville durable", document préparatoire à la rencontre nationale des agences d'urbanisme de Rennes, 56 p. (disponible en téléchargement sur le site www.fnau.org)

Urbanisme hors série n° 36, numéro spécial "La démarche ÉcoCité ; villes durables en projet", 72 p., février 2010.



REMERCIEMENTS

Ce numéro hors série de la revue *Urbanisme*, consacré au thème "Ville désirée, ville durable", a été réalisé à partir des travaux de la XXXI^e rencontre nationale des agences d'urbanisme, organisée à Rennes du 19 au 21 octobre 2010, à l'initiative de la Fédération nationale des agences d'urbanisme, par l'Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise (Audiar).

Il a été élaboré sous la direction de Marcel Belliot, délégué général de la FNAU, et d'Alain Lalau-Keraly, directeur adjoint de l'Audiar. Il a été conçu, rédigé et mis en œuvre par une équipe de journalistes professionnels réunis autour de Pierre Gras (PGC).

Les organisateurs de la rencontre tiennent à remercier le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, la Région Bretagne, Rennes Métropole, la Communauté d'agglomération du pays de Saint-Malo, ainsi que l'ensemble des partenaires publics et privés, pour leur participation à la réussite de ce projet.

La FNAU remercie également les auteurs de contributions, comptes-rendus, documents d'étude et autres éléments d'information utilisés pour réaliser ce numéro.

Revue URBANISME

Fondée en 1932
176, rue du Temple
Tél. : (33) 01 45 45 00
Télécopie : (33) 01 45 45 60 37
www.urbanisme.fr
urbanisme@urbanisme.fr

Hors série n° 39 de la revue URBANISME, février 2011, publié à l'initiative de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU).
Il est rappelé que les textes signés n'engagent que leurs auteurs et que les titres, chapeaux, intertitres et légendes qui sont du ressort de la rédaction.

Rédaction en chef et coordination du hors série : Pierre Gras
Secrétariat de rédaction, documentation, choix iconographique : PGC
Rédaction : Pierre Gras, Richard Quincrot, Olivier Réal, Serge Mouraret (reportages photographiques et illustration du numéro), avec Héléne Balu, Catherine Caille, Claire Guiheneuf, Philippe Nouveau, Anne-Marie Romera et Anne-Véronique Vernardet, et avec l'aimable collaboration de l'équipe de l'Audiar.
Révision : PGC
Traductions et résumés anglais : John Tittensor

Directeur de la publication : Alain Weber
Éditeur : Thierry Paquot
th.paquot@wanadoo.fr
Rédacteur en chef : Antoine Loubière
urba.loubiere@wanadoo.fr

Conception, réalisation : PAKENKO
studio@pakenko.com
Création graphique : Caroline Hartley

Crédit photos et illustrations : Jacques Ferrier Architectures/Image Ferrier Production (p. 18h), Pierre Gras (p. 60), DR (pp. 35d, 38b, 41b, 46h, 47, 48, 54hd, 55h, 56h, 56bd, 57, 58h, 58b, 59, 65h, 66). Toutes les autres photos sont de Serge Mouraret.
Visuel de couverture : distillerie-nouvelle.com

Service comptabilité : Christiane Bocat
Service abonnements : Marie-Christine Belloche
Ligne directe : 01 45 45 40 00
Télécopie : 01 45 45 60 37
Publicité : à la revue

Diffusion : Dif'Pop
21^{me}, rue Voltaire, 75011 PARIS.
Tél. : 01 40 24 21 31/Fax : 01 40 24 15 88
RCS Paris : 572070175

Impression : Monterreina S.A., Madrid

Commission paritaire : numéro 58332
ISSN : 1240-0874
Code TVA : FR-1557-2070175
Dépôt légal : février 2011

URBANISME est éditée par la SARL les Publications d'architecture et d'urbanisme au capital de 532 500 euros (groupe CDC)



VILLE DÉSIRÉE, VILLE DURABLE : UN PROJET À PARTAGER

Comment réconcilier les citoyens avec leurs villes et comment en faire des lieux de beauté, d'apaisement et de cohésion sociale ? La "ville durable" est inscrite à l'agenda de tous les responsables des territoires. Elle ne verra cependant le jour que si elle est réellement "désirée" par ceux qui l'habitent ou qui y travaillent. Dans ce contexte, les agences d'urbanisme ont un rôle éminent à jouer. Si leur capacité d'innovation passe par l'approfondissement des outils du développement durable, elle doit aussi s'éprouver autour de nouveaux thèmes, tracer de nouvelles perspectives pour mieux éclairer le parcours de chacun dans ce champ exigeant, mais décisif, de l'action publique. Ce numéro hors série, qui rend compte des travaux et débats de la XXXI^e rencontre nationale des agences d'urbanisme tenue à Rennes en octobre 2010, propose un état des lieux et une mise en perspective de cette démarche : autant de points de repère sur le chemin collectif. |

DESIRED CITY, SUSTAINABLE CITY: A PROJECT TO SHARE

How to reconcile urban dwellers with their cities? And how to render those cities engaging, peaceful and socially grounded? The "sustainable city" might be on the agenda for all our territorial managers, but it's never going to happen without real desire on the part of the people who live and work there. In this context town planning agencies have a leading part to play. While their capacity for innovation calls for increasingly effective sustainability tools, it also has to be tested against new subjects so as to provide fresh, illuminating points of view for those involved in the demanding but pivotal field of public sector action. In its account of the proceedings of the 31st Congress of the French Federation of Town Planning Agencies (FNAU), this special issue of Urbanisme combines an all-round perspective with the necessary markers along a shared pathway. |

www.urbanisme.fr

Hors série

n° 39

20 €

