

ça change la Ville



Saint-Etienne-du-Rouvray

Synthèse des Assises urbaines

17 mai au 4 juin 2017

Le mot du maire

La compartimentation de la vie sociale à l'époque romaine, avec la *pars urbana*, d'un côté, la *pars rustica*, de l'autre, est-elle aujourd'hui révolue? Cette distinction entre lieux de résidence et de consommation des « maîtres », d'un côté, et lieux de travail et production, de l'autre, ne subsisterait-elle pas? Ne recouperait-elle pas l'opposition des villes et des campagnes? Pourquoi, en tout cas, en sommes-nous arrivés à souligner cette rupture entre villes et campagnes?

Ne serait-ce pas le signe que nous conservons dans nos territoires une *pars urbana* et une *pars rustica*? Avons-nous nos propres « quartiers rustiques » à l'intérieur de nos villes? Oui, ce sont nos quartiers sensibles! Ceux qui souffrent d'un phénomène de relégation, à l'image de la *pars rustica* des cités romaines! Ces quartiers relégués ne disposent pas de la même qualité de services et d'aménagements urbains que le reste de la ville.

Cette réalité prouve à quel point la ville n'est pas une question de géographie, mais bien un produit socio-économique. Le résultat d'un mode et d'un système de production, dont la part d'ombre, d'insalubrité et de difficultés est reléguée dans les quartiers, mais aussi dans les campagnes.

Ces Assises urbaines ne doivent pas être les Assises de la ville mais les Assises de la ville et de la campagne, pour ouvrir de nouveaux horizons à tous ceux qui vivent sous ce régime économique qui produit des inégalités, quel que soit le territoire.

Hubert Wulfranc,
maire de Saint-Étienne-du-Rouvray
17 mai 2017



ENSEMBLE : CONSTRUISONS LA VILLE DE DEMAIN

Très présentes de tout temps dans les réflexions municipales, les problématiques urbaines avaient déjà été partagées avec les Stéphanois en 2012 à l'occasion d'une première série d'Assises. Depuis, les habitants ont, à plusieurs reprises, été écoutés sur leurs attentes vis-à-vis de leur environnement architectural et paysager, notamment dans le cadre d'ateliers urbains citoyens.

L'édition 2017 des Assises urbaines a donné un nouveau souffle à la dynamique stéphanoise autour des questions urbaines.

Articulées autour d'événements festifs et itinérants, d'une part, et de quatre sessions de conférences, d'autre part, ces rencontres, construites en partenariat avec l'université de Caen et la revue *Métropolitiques*, ont permis de traiter le sujet sous une multitude d'angles, de la question du logement au développement durable, en passant par les enjeux de mobilité et de réversibilité.

Ces actes livrent une synthèse des pro-

pos tenus par les conférenciers et des échanges avec le public. Plus que des réponses aux questions soulevées, cette matière trace surtout des pistes de réflexion pour adapter l'urbanisme de demain aux enjeux d'une société à la recherche de plus d'égalité, de solidarité et de durabilité.

SESSION 1

CONSTRUIRE LA VILLE HABITÉE

PRODUIRE DES LOGEMENTS :

DÉBATS ET ALTERNATIVES

Vitale, la question de l'équilibre est centrale en matière de production de la ville : équilibre entre le bâti et les espaces verts, équilibre entre les logements et les activités, équilibre au sein du logement pour garantir la mixité, équilibre au sein des instances de gouvernance pour préserver aux citoyens une place aux côtés des

élus... les exposés et les débats de la première session des Assises urbaines ont abordé ces questions, ainsi résumées par Lionel Rougé et Pierre Bergel, professeurs de géographie à l'université de Caen et animateurs des Assises : « *Il convient de se demander comment rénover et penser l'offre de logements en fonction des*

demandes sociales, comment concilier logiques d'entre soi et ambitions de vivre ensemble, comment promouvoir une République démocratique ambitieuse du droit au logement ? »

Comment, en somme, parvenir à ce que la ville fasse société.

> Les politiques alternatives de production de logement

Hélène Steinmetz

Maître de conférences à l'université du Havre, chercheuse au laboratoire Idées et membre du comité de rédaction de *Métropolitiques*, Hélène Steinmetz a ouvert les Assises urbaines en présentant les évolutions et les limites des politiques publiques de construction de logements sociaux.

L'année 2000 marque un tournant dans l'histoire récente de la construction de logements sociaux. Après dix années de baisse régulière, le niveau très bas atteint en 2000 crée un électrochoc. La situation de crise du logement et les difficultés rencontrées par les bailleurs sociaux et les collectivités locales obligent l'État à se réengager sur ce terrain. Discours plus volontaristes et multiplication des plans de soutien ouvrent une nouvelle période (on passe de 50 000 logements sociaux construits en 2000 à plus de 120 000 en 2010), sans pour autant lever toutes les ambiguïtés : « *Construire, rééquilibrer, diversifier apparaissent à partir des années 2000 comme des mots d'ordre difficiles à concilier* », souligne Hélène Steinmetz.

Question d'équilibre

L'objectif de diversifier l'offre de logements devient, à partir des années 2000, « *une injonction* », que traduit une série de lois (lire encadré P.3). L'ambition des politiques publiques est alors de lutter contre « *la spécialisation sociale au sein des communes* » : celles qui ont peu de logements sociaux sont incitées à en construire, contrairement à celles qui les concentrent, qui doivent profiter des opérations de renouvellement urbain, pour réduire le poids du logement social dans certains quartiers.

Tandis que les premiers effets de la loi SRU se feront sentir à partir de 2008, l'ANRU a récemment durci le message en exigeant que la reconstitution de l'offre de loge-

ments sociaux, détruits dans le cadre du nouveau plan de rénovation urbaine (NP-URU), se fasse intégralement en dehors des quartiers dits « politique de la ville ».

Freins divers

L'exemple de l'agglomération lilloise, où la répartition du logement social était particulièrement inégalitaire, illustre à la fois les tensions que les nouvelles lois ont créées et les motivations qui ont pu faire évoluer les élus locaux. « *L'hostilité ouverte des maires à introduire plus d'équilibre s'est progressivement transformée, note l'universitaire. La crise du logement et le fait que les « mauvais élèves » étaient montrés du doigt ont entraîné une conversion sous conditions des élus.* »



Ces derniers acceptent le logement social à condition de pouvoir garder le « contrôle de son peuplement », en utilisant « la préférence communale », ce qui crée « des barrières à l'entrée dans des HLM neufs pour les habitants issus des quartiers populaires paupérisés », relève Hélène Steinmetz.

Le barrage des loyers

Le bilan du premier PNRU chiffre ce phénomène : les habitants dont la résidence a été démolie sont très majoritairement relogés dans la même commune (80 %), dans des quartiers en zone urbaine sensible (65 %) ou dans le même quartier (50 %). Par choix souvent, mais pas seulement... 16 % seulement des logements sociaux démolis dans les quartiers défavorisés ont été reconstruits dans les communes qui comptent moins de 25 % de

logement social.

« L'injonction à limiter la construction de HLM sur les territoires populaires va-t-elle réellement dégager, ailleurs, une offre accessible aux ménages les

plus modestes? », interroge Hélène Steinmetz. Pas si sûr, visiblement. Les disparités de loyers d'un HLM à l'autre constitueraient un obstacle au rééquilibrage : dans les nouvelles constructions, les logements PLAI, c'est-à-dire ceux qui sont destinés aux personnes les plus en difficulté, affichent des loyers plus élevés que les logements PLUS (prêt locatif à usage social) des résidences anciennes, car la date de construction pèse dans l'établissement des loyers. Une étude publiée en 2012 par le Haut comité pour le loge-

ment des personnes défavorisées montre même que les loyers HLM sont, par endroits, supérieurs au plafond retenu pour le calcul de l'APL. « C'est le cas de 76 %

« **Enfin, l'offre nouvelle accroît la disparité des loyers au sein du parc HLM et ne permet pas d'éviter la concentration géographique des logements à faibles loyers. Le rééquilibrage de l'offre de logements sociaux s'est plutôt fait entre quartiers d'une même commune qu'entre communes »**
Hélène Steinmetz

des logements sociaux construits après 2010 », précise la chercheuse.

Dans ce contexte, les ménages les plus modestes restent cantonnés aux logements dont les loyers leur sont accessibles, à savoir dans les communes populaires et les quartiers dits « politique de la ville ».

Les grandes lois relatives au logement social et à l'urbanisme

13 décembre 2000 : loi solidarité et renouvellement urbain (SRU)

1^{er} août 2003 : loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine (dite loi Borloo), création de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) et lancement du premier plan national de rénovation urbaine (PNRU)

21 février 2014 : loi de programmation pour la ville et la cohésion sociale (dite loi Lamy)

24 mars 2014 : loi pour l'accès au logement et pour un urbanisme rénové (ALUR)

27 janvier 2017 : loi égalité et citoyenneté

16 février 2017 : lancement du nouveau plan national de rénovation urbaine (NPNRU)

Au cœur des débats: le foncier

La question des réserves foncières, de leur coût et de l'incidence de celui-ci sur le prix des logements est revenue à plusieurs reprises lors des échanges avec la salle. « Pour construire des logements sociaux, il faut des réserves foncières qui sont chères », a insisté Hubert Wulfranc, le maire de Saint-Étienne-du-Rouvray. D'autant que les projets qui combinent logements sociaux et privés « aiguisent l'appétit des promoteurs », pour reprendre les termes de Marie-Françoise Guguin, élue de Bois-Guillaume et vice-présidente de la Région Normandie. Cela entraîne la hausse

des prix des terrains et, au bout de la chaîne, des logements sociaux. Pour échapper à ce cercle vicieux, « il faudrait faire des opérations 100 % social, a-t-elle estimé. Mais le prix du foncier nous en empêche, à moins de mener de petites opérations de 3 à 6 logements, pour agir par petites touches et disséminer le logement social sur tout le territoire ». C'est finalement le statut du foncier qui est décisif, a conclu Hubert Wulfranc, estimant que « la question de l'amélioration de la maîtrise publique du foncier se pose de façon très nette aujourd'hui ».

> La production de logements: modalités et contraintes

Danièle Premel

Déléguée au maire du 18^e arrondissement de Paris, Danièle Premel a présenté la politique ambitieuse et atypique de la Mairie de Paris en matière de construction de logements sociaux.

De 4 à 40 %, la part du logement social varie considérablement d'un arrondissement à l'autre de la capitale. Extrêmement faible dans le centre et le sud, elle est au contraire importante dans les 18, 19 et 20^e arrondissements. Des disparités que la loi SRU ne saurait gommer, puisque son article 55 qui impose 25 % de logements sociaux s'applique à la ville dans son ensemble. Dès lors, comment produire un rééquilibrage? De surcroît sur un territoire où la contrainte foncière est très forte?

partenariale. En juin 2014, Anne Hidalgo, la maire de Paris, a réuni bailleurs sociaux, promoteurs, investisseurs, constructeurs, propriétaires individuels et institutionnels pour échanger sur la situation du logement dans la capitale, sur les obstacles à surmonter, les moyens à mobiliser, les dispositifs à faire émerger. De sorte que cinq axes prioritaires de travail ont été identifiés (lire encadré) et qu'un pacte du logement pour tous a été signé par l'ensemble des partenaires.

La Ville s'est par ailleurs donné les moyens d'intervenir de façon plus ciblée pour augmenter le nombre de logements à louer. Elle a ainsi lancé une « traque » aux logements et bureaux vacants et a initié un travail sur la vente à la découpe d'immeubles détenus par des propriétaires institutionnels, avec pour objectif de récupérer quelque 10 000 logements par an, à convertir en logements sociaux. La Mairie fait également jouer son droit de préemption sur tout appartement ou immeuble qui se vend dans la capitale et entend de réconcilier les propriétaires parisiens avec la location en se faisant garant des loyers qu'ils percevront, dans le cadre de dispositifs spécifiques.



« Paris ne doit pas être une ville musée, c'est un combat quotidien en matière de logement et de transport, pour que les gens qui travaillent à Paris puissent y vivre »
Danièle Premel

Accroître l'offre de logements

Pour avancer, des réflexions ont eu lieu dans chaque arrondissement sur le plan local d'urbanisme (PLU) et sur les opportunités foncières

existantes, menant à des adaptations des PLU, à des surélévations d'immeubles et à la possibilité de récupérer des terrains à bâtir sur d'anciennes friches industrielles.

existantes, menant à des adaptations des PLU, à des surélévations d'immeubles et à la possibilité de récupérer des terrains à bâtir sur d'anciennes friches industrielles.

Éviter la ville musée

Déterminée à aller chercher le moindre mètre carré à construire et à diffuser la production de logements sociaux de façon fine, la Mairie impose que tout permis de construire supérieur à 800 m² prévoie

30 % de logements sociaux ou intermédiaires. « *Donc, même dans des immeubles de luxe, on fait du logement social*, souligne Danièle Premel. *C'est la politique du logement social diffus. Nous voulons que la mixité existe au sein des quartiers, mais aussi des immeubles.* » Une obligation pour une ville qui voit partir ses jeunes ménages, obligés de fuir la flambée des prix de l'immobilier. En complément de la politique de production de logements, « *nous avons mis en place un système d'attribution des logements sociaux, alors qu'il n'y avait pas de critères* », note l'élue. Durée de la demande, handicap, familles monoparentales... de

nombreuses données sont maintenant prises en compte.

Mauvaise volonté

Malgré les moyens mobilisés, le rééquilibrage géographique de l'offre de logements sociaux se heurte aux réticences des élus et des habitants: « *Nous n'avons pas toujours été bien accueillis par certains maires*, regrette Danièle Premel. *Nous avons donc travaillé avec eux et avec certains habitants sur les représentations, pour que les habitants de logements sociaux soient bien acceptés par leurs voisins des quartiers huppés.* »

Enfin, pour faire mieux accepter le logement

social, la Mairie a fait le choix de la qualité, à tous les niveaux: effort d'isolation, y compris sur le patrimoine ancien, végétalisation des murs et des toitures, concertation avec les locataires ou encore retour des gardiens, pour une médiation plus humaine dans les immeubles.

En chiffres

219 532 demandes de logements sociaux à Paris fin 2015 pour seulement 10 637 attributions cette même année.

5 axes pour accroître l'offre de logements à Paris

> **Surélever le bâti:** la question de la hauteur, longtemps taboue, se pose à nouveau aujourd'hui, pour que la densification soit une solution à la crise du logement

> **Transformer 250 000 m² de bureaux obsolètes** en habitation et plus précisément en logements sociaux (36 % des 393 000 m² de bureaux transformés depuis douze ans sont devenus des logements sociaux)

> **Réparer la ville:** résorption de l'habitat insalubre, réhabilitation d'immeubles, embellissement des interstices urbains

> **Renouveler les opérations d'aménagement de l'espace urbain:** plusieurs zones d'aménagement concerté (ZAC) ont permis ces dernières années de produire du logement, de la mixité sociale et fonctionnelle sur plusieurs secteurs

> **Inventer de nouvelles formes d'habitat,** en lançant des appels à projet innovants

Au cœur des débats: l'acceptation du logement social

Faire évoluer les mentalités des élus et des habitants, tel serait l'un des principaux leviers à la promotion du logement social, à Paris comme à Bois-Guillaume. « *On a parfois l'impression que le logement social et ses habitants devraient être invisibles* », a imaginé Hélène Steinmetz. Cela expliquerait-il l'existence de discriminations ethniques dans l'attribution de logements, au profit de minorités invisibles? « *Derrière le logement social, ce sont bien d'autres questions, sociales et politiques, qui se posent* », a

confirmé Pierre Bergel, professeur de géographie sociale et urbaine à l'université de Caen. Des questions économiques, aussi, puisque les difficultés rencontrées dans les quartiers défavorisés se sont accentuées avec la crise, comme en a témoigné Michelle Ernis: « *Quand je suis arrivée en 1959 au Château blanc*, a raconté la conseillère municipale, *tout le monde travaillait et personne n'était montré du doigt. Avec le chômage, tout a changé.* »

> Table ronde

Produire des logements : débats et alternatives

Suite aux exposés d'Hélène Steinmetz et Danièle Premel, plusieurs acteurs locaux ont pris la parole donnant un nouvel éclairage à la problématique de la production de logements. Les questions et réponses avec la salle ont également permis de revenir sur des sujets plus sensibles.



Marie-Françoise Guguin, chargée de l'urbanisme et du projet de ville, élue de Bois-Guillaume et vice-présidente de la Région Normandie, a présenté la situation de sa commune : 13 000 habitants et seulement... 8,8 % de logement social !

À la question de savoir comment la commune a pu accumuler un tel retard, Marie-Françoise Guguin a livré cette analyse : « *Il faut du temps pour travailler l'acceptabilité des élus et de la population, pour faire changer les mentalités. Par ailleurs, il faut faire évoluer les documents d'urbanisme et se donner les moyens d'introduire du collectif dans du résidentiel. Cela passe par la démonstration qu'on est capable de faire du logement aidé de qualité.* »

La Ville de Bois-Guillaume a donc modifié son PLU pour fixer à 30 % la production de logements sociaux et décidé d'imposer aux opérateurs privés la production de logements sociaux dans tout programme de plus de 4 logements (contre 15 précédemment). Réussira-t-elle pour autant

à combler son retard et à construire 835 logements d'ici 2025, pour se conformer à la loi SRU ? « *Nous travaillons avec la Métropole pour construire un contrat de mixité, prévient la responsable de l'urbanisme, mais – même si en tant que commune SRU, nous sommes prioritaires pour réaliser des opérations – ça va être difficile à tenir dans les temps.* »

Franck Ernst, directeur du Foyer stéphanois, a présenté les différentes contraintes, humaines, politiques et financières, auxquelles doivent faire face les bailleurs sociaux : « *Les futurs locataires souhaitent de plus en plus souvent habiter un pavillon neuf avec jardin, ce qu'encouragent les communes qui se montrent très attentives à leur urbanisme. Mais le bailleur social ne peut se lancer dans ce type de projets que si l'attractivité du territoire garantit la rentabilité de l'opération.* » Quand on sait que la Seine-Maritime comptait 7 000 logements sociaux vacants au 31 décembre 2016, on comprend les

précautions prises par les bailleurs. « *Le bailleur social doit mettre en musique les attentes des locataires et de la commune pour lancer une construction qui s'amortit sur cinquante ans,* a résumé le directeur du Foyer stéphanois. *C'est un engagement fort.* »

Jean-Marc Gohier, membre de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) pour la Haute-Normandie, a souhaité aborder la problématique de la densification : « *À moyen terme, la pénurie de pétrole obligera à reconstruire la ville sur la ville,* a-t-il insisté. *Nous n'aurons pas le choix. La vie en pavillon isolé, ce n'est plus possible.* » Les coûts énergétiques pèseront sur l'organisation de la ville vers plus de mixité fonctionnelle et entraîneront la mutation des modes de transport. Les familles devront limiter leurs émissions de gaz à effets de serre, ce qui suppose de rénover le parc de logements existant, de penser la mixité des services et d'encourager le covoiturage et le vélo.

Au cœur des débats: la mixité sociale est-elle possible ?

« Quand j'entends que 16 % seulement des reconstructions de logements sociaux ont eu lieu dans les communes qui relèvent de l'article 55 de la loi SRU, je trouve cela scandaleux ! s'est exclamée Marie-Pierre Rodriguez, responsable du département développement social à Saint-Étienne-du-Rouvray. C'est la preuve que la volonté de laisser les pauvres dans les communes populaires perdure. »

Quant au poids de la rénovation urbaine sur les loyers, il joue aussi en défaveur d'un rééquilibrage, a jugé Marie-Pierre Rodriguez. La mixité sociale n'est-elle alors qu'une chimère ? « Les actions

ciblées à l'immeuble constituent-elles une 3^e voie par rapport à la chirurgie lourde ou incarnent-elles un renoncement face à la ségrégation qu'on n'arrive pas à juguler ? » a interrogé de son côté Pierre Bergel, professeur de géographie à Caen. Les incitations fiscales, l'accession sociale à la propriété et les obligations du nouveau plan de rénovation urbaine permettront-elles de faire venir des populations extérieures dans les quartiers et de rendre ces territoires plus attractifs pour des ménages plus aisés ? Telles sont les questions suscitées par la première session des Assises urbaines.

SESSION 2

CONSTRUIRE LA VILLE DURABLE

FAIRE LA VILLE :

LA RÉVERSIBILITÉ EN QUESTION

Nouvelles formes, nouvelles fonctions, nouvelles missions... qu'y a-t-il d'intangibles, qu'y a-t-il de réversible en ville ? Cette deuxième session des Assises urbaines s'est intéressée aux questions de

renouvellement et de la régénération de la ville, des alternatives d'aménagement et du rôle de la participation citoyenne dans la prise en main des destins urbains. « Est-ce qu'on peut inventer une ville adapta-

tive, souple et intelligente ? Pour qui ? Pourquoi ? À quelle échelle ? » ont interrogé les animateurs, Pierre Bergel et Lionel Rougé, pour lancer les débats.

> Panser les plaies de la décroissance urbaine en cultivant les friches ? Ambiguïtés et controverses autour de l'agriculture urbaine à Détroit | **Flaminia Paddeu**

Post-doctorante au Ladyss (Labex Dynamite), Flaminia Paddeu s'intéresse aux villes en décroissance et au processus d'invisibilité dont elles sont victimes. Elle a présenté ses recherches sur la ville de Détroit, aux États-Unis, et sur les perspectives ouvertes par l'agriculture urbaine.

De *manufacturing belt* (ceinture des usines), la région qui s'étend de Chicago à la côte atlantique est devenue, dans les années 1970-1980, la *rust belt* (ceinture de la rouille). « Ce phénomène ancien aux USA a fait l'objet de peu de recherche, a indiqué Flaminia Paddeu. Il ne touche

pourtant pas que les villes du nord, mais aussi celles du sud, en Afrique ou en Chine. »

Diagnostic français

Qu'en est-il de la France ? La diversification de ses activités économiques (contrairement à Détroit, ville mono industrielle

autour de l'automobile) et sa natalité dynamique l'ont dans un premier temps protégée de la décroissance économique. La tradition d'implantation des catégories moyennes et supérieures en centre-ville (alors qu'aux USA, ces populations ont ►



pour d'autres la dépréciation de leur image est vécue comme un tabou. Dans ce contexte, l'agriculture urbaine peut-elle aider à mieux décroître ? Elle peut en tout cas servir à régler des problèmes d'approvisionnement, en relocalisant les productions. Elle apparaît aussi comme une solution pour réinvestir le foncier et atténuer l'image négative donnée par les friches. Mais surtout, « *si le déclin est source de fléaux, il est également source de renouveau*, estime Flaminia Paddeu. *La biodiversité très riche de ces friches et la capacité à accueillir des initiatives citoyennes (1 500 jardins à Détroit aujourd'hui) s'ajoutent aux nombreux bénéfiques, alimentaires, sanitaires, fonciers, démographiques et sociaux de l'agriculture urbaine* ».

► vite migré vers les banlieues) et l'implication de l'État au moment de la désindustrialisation ont, ensuite, contribué à « masquer » le processus.

Retardée de façon artificielle, « *la décroissance qui a touché les villes moyennes françaises à partir des années 2000*, constate la chercheuse, *n'a pas été considérée comme justifiant une politique publique nationale* ». Pire encore, les politiques de rénovation et de rationalisation des services publics ont accentué la perte d'attractivité de ces aires urbaines, l'érosion de leurs bases d'emploi et *in fine* l'exode de la population.

Résultat : en 2011, 283 des 771 aires urbaines françaises sont considérées en décroissance.

Les enjeux de la décroissance urbaine

Parce qu'il touche de petites aires urbaines et qu'il ne s'accompagne pas d'une baisse nette de la démographie, le phénomène est d'abord invisible. « *Il n'est donc pas considéré comme un mot d'ordre local*, insiste Flaminia Paddeu. *Beaucoup d'élus continuent même à diffuser un message de la croissance et non de la décroissance*. » Que faire maintenant pour maintenir une qualité de vie dans ces aires urbaines délaissées ? Que faire face aux effets en chaîne de la désindustriali-

sation qui entraîne chômage, paupérisation, développement de friches, ruine urbaine, vacance des logements, fuite de la population, suppression des services publics... Est-il possible d'enrayer ce cercle vicieux ? Indéniablement, répond l'universitaire, « *les villes en décroissance constituent un terreau propice à l'innovation, à l'émergence d'initiatives citoyennes (bottom-up), capables d'associer acteurs privés et publics*. »

Un terreau fertile, qui connaît toutefois de nouvelles contraintes, liées à l'accès aux ressources et au fonctionnement de ses réseaux : devenus surdimensionnés suite au déclin démographique, ceux-ci posent des problèmes sanitaires (stagnation de l'eau), des problèmes d'approvisionnement de tous les quartiers de la ville et par conséquent des problèmes économiques et de solidarité territoriale.

Quelles solutions ?

Face à la décroissance et à ses conséquences économiques, sociales, environnementales, différentes stratégies existent : certaines villes assument la désindustrialisation, comme Détroit où les ruines sont mises en valeur, alors que

« **L'attractivité et la productivité ne correspondent plus à la réalité des territoires. Il convient de penser le futur des villes à plus long terme, en prenant en compte la transition écologique** »
Flaminia Paddeu

Cependant, des controverses et des problèmes sont aussi apparus, suite aux nuisances liées à l'élevage, à l'utilisation de pesticides et d'OGM, ou encore au désintérêt voire au scepticisme de certains habitants. « *Il faut des politiques cohérentes*, a conclu la doctorante, *pour que ce phénomène soit le plus équitable*. »

Détroit en 2 chiffres

120 km² : c'est la superficie totale des friches à Détroit, soit la superficie cumulée des villes de San Francisco, Boston et New York.

105 000 : c'est le nombre de parcelles en friche à Détroit, soit 1/3 de la ville.

Au cœur des débats: propriété et propreté des sols

La spéculation foncière pose aujourd'hui la question de la propriété: « *Ne pourrait-on pas construire des logements, sans être propriétaire du sol ?* » a ainsi interrogé Lionel Rougé, géographe. « *Des initiatives ont émergé dans la Rust belt, a témoigné Flaminia Paddeu. Pour éviter la spéculation sur du foncier dévalorisé: des banques foncières gérées par des acteurs de la société civile sont intervenues.* »

Si ce n'est la société civile, ce peut être le secteur public qui intervient, comme le font les établissements publics fonciers: « *L'EPFN achète du foncier à hauteur de 50 millions d'euros par an, a expliqué Michel Houbron, de l'EPFN de Normandie. Cela permet de faire rentrer du foncier dans le public, pour de grands projets d'agglomération.* »

Au-delà de la maîtrise foncière, c'est aussi la qualité des sols qui interroge: « *La pollution des sols est une limite à la reconquête des espaces désindustrialisés, a estimé Lucille Fréty, responsable des affaires économiques à la mairie de Saint-Étienne-du-Rouvray. Leur reconversion est impossible à notre échelle de vivant.* » Plus généralement, c'est la gestion des risques – et la réglementation qui l'accompagne – que les collectivités doivent prendre en compte: « *75 % des sites urbains sont exposés au risque inondation et sont, par conséquent, soumis à des plans de prévention des risques inondation, a souligné Michel Houbron. Comment reconstruire la ville avec de telles réglementations? Comment s'adapter en acceptant le risque? »*

> Faire la ville sur la ville ou co-construire les territoires? « Up » ou l'exemple d'un projet opérationnel à la recherche d'autre chose... | Marie-Lavande Laidebeur

Ethnologue, chef de projet Urban Project au Laboratoire TVES de l'Université de Lille, Marie-Lavande Laidebeur se pose en observatrice de la fabrication de la ville, contrairement aux urbanistes, architectes et décideurs politiques qui y participent concrètement.

De son poste d'observatrice, l'universitaire revendique un droit à l'expérimentation qu'elle exploite dans le cadre du projet Urban project dit « UP ». Tâtonnements, incertitude, droit à l'erreur... le titre complet « Up ou l'exemple d'un projet opérationnel à la recherche d'autre chose... » témoigne de cette posture de recherche.

De la ville aux territoires: une multitude de questions

Si, dans le passé, la ville était circonscrite, avec une muraille pour la délimiter et un statut pour la régir, depuis la Révolution, elle est devenue « *tentaculaire et évolutive* », selon les termes de Marie-Lavande Laidebeur. Cela en fait-il pour autant le

fleuron de la modernité et de l'innovation, contrairement aux campagnes qui seraient « le lieu de la tradition »? Pas si sûr, car il n'y a pas une ville, mais des quartiers, de même qu'il n'y a pas une opposition ville/campagne, mais des façons diverses de vivre la ville et de vivre la campagne. À quelle catégorie appartiennent par exemple les habitants des campagnes qui, à 200 km de Paris, ont recours aux nouvelles technologies pour travailler à distance avec la capitale? Avec eux, la ruralité est-elle encore archaïque? Depuis le rapport « Territoires ruraux, territoires

d'avenir », publié en 2012 par le Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques, il semble que la dichotomie rural/urbain ait perdu sa pertinence. « *Les échelles sont multiples, analyse l'universitaire. On peut être à la fois local et global, si bien qu'il convient de définir le territoire de façon dynamique, comme un espace avec lequel un individu ou un groupe* ►

« Nous voulons aller plus loin que la maquette qui reste figée, en utilisant les technologies du mapping pour représenter le territoire, pour le rendre visible et partagé. Pour qu'il devienne une chose publique »
Marie-Lavande Laidebeur

► *entretient une relation d'appartenance et de propriété.* »

Processus UP

Fort de cette conviction, le projet UP, basé sur un partenariat entre collectivités locales (Trouville pour sa première édition) et recherche (université de Lille) ambitionne de susciter la participation de toute une série d'acteurs, élus, spécialistes de la fabrication de la ville, monde associatif, habitants, jeunes...

Pour cela, il mobilise des outils atypiques, à commencer par l'organisation d'un concours international d'idées d'aménagement durable. À Trouville, 169 équipes,

venues de 25 pays, ont concouru : après une phase de diagnostic du territoire, elles ont constitué des équipes pluridisciplinaires et réalisé deux rendus, l'un sur planche, l'autre en film. Trois jurys – professionnels, public, jeunes – les ont départagés.

Dynamique de groupe

Deuxième levier indispensable, la capacité à animer une dynamique de réseaux et de participation, en initiant des travaux avec des étudiants, des journées sur le terrain, des rencontres entre les équipes candidates, les élus, les scolaires, les chefs d'entreprise... « *Il s'agit de penser ensemble* »,

résume Marie-Lavande Laidebeur.

L'exigence de qualité dans la représentation du territoire explique, enfin, le recours de UP à une maquette capable de devenir le support d'un dialogue et de représentations communes à tous les participants. Prônant la liberté d'expression et le dialogue coopératif, cette expérimentation a aussi généré des utopies. « *Qu'en est-il ensuite des applications concrètes et de la pérennité de la démarche?* » a questionné la salle. « *Nous essayons de maintenir l'énergie impulsée par le concours,* a conclu l'intervenante. *Nous faisons le pari d'une dynamique qui se traduira en projet.* »

Les deux expériences d'UP

Après une 1^{re} édition en 2014 à Trouville avec pour objectifs de trouver des solutions pour mieux gérer la place de la voiture en ville ou l'alternance entre saison d'été et saison d'hiver, une deuxième édition s'est déroulée en 2015 avec la communauté de communes de la Côte d'Albâtre autour des questions liées à la centrale nucléaire, à l'érosion de la falaise et aux problématiques de mobilité.

Au cœur des débats: la place des habitants

« *Faire avec les habitants, cela ne doit pas être un leurre,* a rappelé Pierre Lemaitre, un éducateur présent dans la salle. *Il faut concrétiser leur participation.* » En innovant dans la nature des rencontres qui leur sont proposées, par exemple. Les Assises urbaines ont ainsi déroulé un programme très complet d'animations: installation urbaine avenue des Coquelicots, balade urbaine au Madrillet, balade printanière pour (re)découvrir la nature en ville, atelier « jouer avec la ville » à la ludothèque et exposition sur le chantier de la réhabilitation de la piscine... ces

rendez-vous ont été donnés aux habitants pour les associer aux réflexions autour des enjeux du renouvellement urbain. « *Il y a une forte attente,* a estimé Olivier Gosselin, *avec des habitants qui ne veulent plus être seulement des consommateurs de la production architecturale, mais aussi des acteurs.* » Reste à leur en donner les moyens: « *La municipalité de Détroit s'est appuyée sur les initiatives citoyennes,* a noté Flaminia Paddeu. *Elle a créé des applications pour que les habitants prennent des photos de friches ou de ruines et proposent des projets.* »



> Table ronde

Faire la ville : la réversibilité en question

La densification urbaine est-elle encore une option ou est-elle devenue une obligation ? Comment transformer les villes sans exclure ? Comment urbaniser les sols dans le respect des équilibres sociaux et environnementaux ? Comment concilier durabilité, lien social et création d'emploi ? C'est à toutes ces questions que la table ronde sur la réversibilité des villes a tenté de répondre.

Michel Houbron, directeur de l'habitat, des études et de la stratégie de l'Établissement public foncier de Normandie (EPFN), a présenté les missions de l'EPFN : en complément des aides financières apportées aux collectivités locales, il intervient comme maître d'ouvrage, pour l'acquisition de foncier, « mais aussi pour l'aide à la définition de projets et la remise en état des sols, qui constitue un préalable à tout nouveau cycle d'urbanisation ».

Secteurs de gare (comme à Yvetot ou Lisieux), centres bourgs dévitalisés, zones d'activité économique en désuétude (comme Seine sud), l'EPFN intervient en priorité, sur des sites stratégiques.

Outil prisé des collectivités, les EPF

cherchent aujourd'hui à faire évoluer leurs méthodes pour mieux accompagner la transformation des villes. « Nous travaillons notamment sur les usages transitoires », a indiqué Michel Houbron, pour combler l'intervalle qui sépare la maîtrise du foncier et son aménagement. » La végétalisation provisoire de certains sites est, par exemple, privilégiée pour dépolluer en douceur ou tout simplement pour introduire de la nature en ville.

Sortir de l'opposition ville/campagne

Olivier Gosselin, architecte,

directeur du Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de Seine-Maritime (CAUE76) – une association qui compte 600 communes adhérentes – est concerné par les processus de ►



Un élu ne fait pas la ville, nous ne sommes pas des démiurges ! Nous faisons de la ville avec tous. Faire de la ville, c'est s'intéresser au cadre de vie de nos concitoyens, avant tout. La mise en service du tramway a contribué à faire de la ville, en permettant aux habitants de bouger facilement »

Pierre Bourguignon, ancien député-maire de Sotteville-lès-Rouen, ancien président de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure.

► reconstruction de la ville mais aussi de la campagne. « Que faire d'une ancienne école ou d'une bâtisse abandonnée au centre d'un village ? On n'a pas forcément la réponse, a insisté Olivier Gosselin. Or, il y a un lien entre la nécessité de reconstruire la ville sur elle-même et le destin des espaces ruraux. »

Il convient d'ailleurs de sortir d'une vision caricaturale qui oppose villes et campagnes et qui découpe l'espace en zones distinctes : zone rurale, zone urbaine, zone d'activité... Ces typologies ont fait long feu, la multiplication des friches commerciales impose de se poser de nouvelles questions : « Nous ne devons plus travail-

ler sur une mono-destination de ces zones mais envisager une diversité d'usages, a estimé le directeur du CAUE 76. Pourquoi ne pas imaginer de superposer des logements au-dessus des grands centres commerciaux, par exemple ? »

La qualité de la vie et de la ville passerait donc par la capacité des aménageurs à doser de nouveaux mélanges et à faire du lien entre les acteurs du territoire. « Le moment est venu de porter sur le territoire un nouveau regard, plus innovant », a conclu



Les entreprises susceptibles de s'installer sur 8 300 m², comme sur le site Atlas, vont en priorité examiner l'attractivité du site, sans laquelle leur investissement ne saurait être rentable. La proximité de la zone commerciale est ici un atout. C'est pourquoi les trois enseignes que nous avons trouvées ont vite validé leur choix, même si les locaux nécessitaient une réhabilitation importante. »

Lorie Chauvin, spécialiste de la réhabilitation et de la construction de bâtiments non résidentiels au sein du GEPPEC (groupe d'études pour la promotion et la construction).

SESSION 3

GOUVERNER LA VILLE CONNECTÉE ET ATTRACTIVE

SE DÉPLACER VERS, DEPUIS, DANS LA VILLE

Comment promouvoir la liberté des déplacements, dans le respect de l'environnement et de la qualité de vie des habitants et des usagers de la ville ? Comment anticiper les incidences de l'évolution des

modes de vie et des déplacements sur les formes et la qualité des moyens de transport ?

Les manières de penser la mobilité et l'immobilité sont à revisiter : sommes-nous sur

le point de passer d'une ville passante à une ville de la rencontre ?

Autant de questions auxquelles la session 3 des Assises urbaines aura tenté de répondre.



> Outils de mobilité : de la proximité à la longue distance | Yann Lelouard

Membre de l'Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, Yann Lelouard a présenté les résultats d'une étude sur le fonctionnement systémique des déplacements et des transports à l'échelle du bassin de vie de Rouen. Réalisée en 2015, elle a pour objectif d'alimenter les réflexions des élus et des techniciens, via une meilleure connaissance des enjeux de mobilité durable à l'échelle métropolitaine.

Travailler, visiter, se détendre... les 2 340 000 déplacements quotidiens enregistrés sur l'aire urbaine de Rouen sont de natures très différentes, tant par leur motif que par la distance parcourue. Tel est le premier constat de l'étude. Le second souligne la très forte attractivité du cœur urbain, puisque 31 % des déplacements sont en lien avec la ville de Rouen. Ces premiers chiffres témoignent d'un double phénomène : une périurbanisation qui se conjugue avec la présence d'une centralité très forte.

Diagnostiques convergents

À partir de cette photographie, l'Agence d'urbanisme a dressé plusieurs diagnostics. En termes d'impacts sur la santé des habitants, tout d'abord : « Les seuils de pollution sont régulièrement dépassés, particulièrement à proximité des axes routiers », a regretté Yann Lelouard. En termes de nuisances sonores et olfactives, ensuite ; d'accidentologie et de dégradation de la qualité urbaine, enfin.

La circulation automobile pèse ainsi fortement sur la qualité de vie des habitants, en général, des plus défavorisés, en particulier, car l'automobile serait à l'origine de l'exclusion d'une partie de la population. « À long terme, note l'urbaniste, une hausse du prix des carburants pourrait fragiliser des actifs de la classe moyenne implantés dans le périurbain, pour lesquels le budget transport augmenterait notablement, tandis que la valeur de leurs biens immobiliers pourrait baisser ».

Raisonnement en termes de chaîne de déplacement

Si le travail n'est pas le motif de déplacement majeur (il représente 13,9 % des trajets), il est, en revanche, effectué à 80 % en voiture. Pour faire diminuer ce poids de l'automobile, il faut prendre en compte la notion de chaîne de déplacement : « Les déplacements secondaires, qui n'impliquent pas le domicile, représentent le premier motif de déplacement de la journée et vont structurer tous les autres, analyse Yann Lelouard. Il faut donc rompre cette chaîne de déplacement. »

Encourager l'usage du vélo pour déposer les enfants à l'école peut, par exemple, dissuader les parents d'avoir recours à leur voiture pour le reste de la journée.

Effets en cascade

Pour un meilleur fonctionnement des métropoles, il convient de mettre en place des actions coordonnées : réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture améliorera la fluidité de la circulation et, par voie de conséquence, la sécurité routière et la pollution, et de fait leurs incidences sur la santé et l'environnement. Sans compter que les piétons pourront se réapproprier l'espace public.

La promotion d'une mobilité plus éclairée suppose de mettre à la disposition des habitants un panel de solutions efficaces et compatibles, selon le concept de multimodalité : marche et vélo, recours

au covoiturage et développement des transports en commun, y compris dans les espaces périurbains. Une nouvelle conception de l'urbanisme est aussi nécessaire : la baisse du nombre de kilomètres parcourus en voiture passe par la réduction des distances moyennes de déplacement, ce qui exige de densifier les villes et d'y introduire de la mixité fonctionnelle.

« La sécurité réelle à vélo est supérieure à l'insécurité perçue, mais celle-ci est un facteur de non-usage à prendre en compte. Il faut agir sur tous les freins y compris psychologiques »
Yann Lelouard

Plus de régulation

Par ailleurs, l'adage selon lequel il ne faut pas confondre vitesse et précipitation prend tout son sens dans la recherche de solutions durables pour réduire les impacts de la circulation automobile : « Passer de la vitesse à la fluidité, indique Yann Lelouard, c'est viser la ponctualité et la prédictibilité du temps de transport, plutôt que la vitesse, qui ne crée pas de la fluidité mais de la congestion. » D'autant que plus les automobilistes sont autorisés à rouler vite, ►

Quelques chiffres clés

63 % des déplacements se font en voiture, un chiffre qui monte à 83 % si on retire les déplacements à pied.
80 % des déplacements inférieurs à 1 km se font à pied
40 % des déplacements inférieurs à 2 km se font en voiture

► plus ils ont tendance à s'installer loin de leur travail, ce qui augmente les distances à parcourir... une vis sans fin !

Notons, enfin, parmi les pistes d'action proposées, l'aménagement de voies moins larges, pour inciter à rouler doucement ;

une hiérarchisation du réseau viaire ; une réduction des places de stationnement ou encore une nouvelle prise en compte des rythmes de vie pour niveler les heures pleines. « *La transversalité et la synergie des différents outils et politiques sont*

nécessaires, a conclu Yann Lelouard. *Qualité, cohérence, lisibilité et complémentarité des aménagements et des outils sont indispensables pour aller vers une mobilité durable.* »

Au cœur des débats : l'œuf ou la poule ?

« *Est-ce le projet de développement urbain qui permet de développer des transports en commun ou l'inverse ?* » À cette question posée par Déborah Lefrançois, directrice du département urbanisme habitat et paysage à la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray, Yann Lelouard a répondu qu'il fallait aujourd'hui dispo-

ser d'un transport en commun pour pouvoir urbaniser. Une temporalité qui pourrait retarder l'urbanisation du secteur Claudine-Guérin... mais comment obtenir le financement des transports si le quartier à desservir n'a pas encore pris forme ?



> Quelques réflexions relatives à la mobilité des enfants en milieu urbain | Clément Rivière

Maître de conférences à l'université Lille III, chercheur au Centre de recherche individus épreuves société (Ceris) et membre du comité de rédaction de *Métropolitiques*, Clément Rivière a présenté les résultats d'une étude qu'il a menée entre 2009 et 2012, à Paris et Milan, sur l'encadrement parental des pratiques urbaines des enfants de 8 à 14 ans.

Comment les enfants apprennent-ils à vivre en ville? Quelles sont les différentes étapes de cette socialisation à la ville? La « méthode » diffère-t-elle selon les familles et les milieux? Des différences existent-elles en fonction du sexe des enfants?

À la première de ces questions, Clément Rivière répond que les parents ne sont pas les seuls adultes à intervenir dans ce processus de socialisation: famille et voisins jouent un rôle, de même que le groupe d'âge – « la mobilité à plusieurs enfants étant valorisée par les parents, car rassurante » – et les commerçants, perçus comme participant à la sécurisation des espaces communs.

Socialisation à la ville et mobilité dans la ville

Les premières règles que les parents cherchent à transmettre à leurs enfants ont trait à deux menaces qu'ils jugent majeures: les accidents de la circulation et

la rencontre d'un individu malveillant. « Il faut transmettre aux enfants la conscience des risques et les normes d'interaction », souligne le chercheur, qui a remarqué la distinction établie par les adultes en fonction des espaces (plus ou moins protégés de la circulation) et de l'heure (distinction entre nuit et jour). Prenant conscience des dangers, les enfants vont accéder, petit à petit, à des espaces de plus en plus ouverts.

Le trajet pour l'école est le premier à être effectué en autonomie, même si cela dépend de la distance et des difficultés rencontrées sur le trajet; par la suite, le passage au collège marque une inflexion très forte, avec la pression du groupe qui exclut tout accompagnement parental.

Quant au métro, il est vu comme un espace à risque, ce qui implique que son usage fasse l'objet d'un apprentissage progressif. « Mais, une fois que les parents sont rassurés, le métro devient un élément très structurant de l'autonomie et de la découverte de la ville », remarque Clément Rivière.

Quelles distinctions en fonction des milieux sociaux?

L'usage de l'espace public varie selon les familles. Tandis que dans certains milieux sociaux, les parents ont recours à des baby-sitters pour chaperonner leurs jeunes enfants, frères et sœurs sont mobilisés dans les familles plus modestes. « Les fratries larges favorisent d'ailleurs la pré-

sence précoce des enfants dans l'espace urbain », note le sociologue. Ce sont aussi les conditions de logement qui influent sur les pratiques de la ville en général, de l'espace public de proximité en particulier: plus le logement est petit, plus les enfants utilisent les espaces publics proches du

« Les styles éducatifs ont un impact sur les usages de la ville par les enfants. Dans un même quartier, il y a des expériences très différentes du rapport à la ville et au quartier selon l'appartenance sociale des familles »
Clément Rivière

domicile pour jouer. « On ne peut donc pas penser les espaces publics sans penser les espaces privés: les espaces communs du quartier sont moins utiles quand le domicile est grand. » La participation à des activités de loisirs et la possibilité de partir en vacances conditionnent aussi l'usage des espaces publics: « Les enfants des CSP+ font beaucoup d'activités sportives et culturelles, ce qui leur laisse moins de temps à passer dehors, de même ils partent plus pendant les vacances », précise Clément Rivière.

Les différences selon le sexe

Une socialisation genrée existe dans tous les milieux sociaux, avec une inversion du regard des parents au cours de la tranche d'âge 8-14 ans: considérées comme plus matures - et donc plus compétentes et attentives aux dangers – les filles disposent, dans un premier temps, de plus d'autonomie de déplacement, avant ►



► d'être perçues comme plus vulnérables à partir de la puberté. Considérées comme plus exposées aux agressions sexuelles, elles font l'objet d'un contrôle de la présentation de soi (habillement) plus strict et leurs mobilités nocturnes sont contrôlées. Une transmission de normes de comportement basées sur la passivité et la non réaction aux interpellations est commune à toutes les familles, quel que soit le milieu social.

Au cœur des débats : la voiture ou les enfants en bas de chez soi ?

Comme l'a fait remarquer Lucille Fréty, responsable des affaires économiques à la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray, « le schéma initial de construction du Château blanc avait laissé une place aux enfants pour jouer en bas de chez eux. Il est aujourd'hui remis en cause, car les gens veulent avoir leur voiture sous les yeux ».

Méthodologie

Clément Rivière a enquêté sur deux terrains marqués par une certaine mixité sociale : dans un quartier du nord-est de Milan, en Italie, et dans le 19^e arrondissement de Paris. Il a interrogé deux fois 40 parents, pendant 1 h 15.

> Table ronde | Se déplacer vers, depuis, dans la ville

Les participants à la table ronde se sont penchés sur les freins au développement des transports alternatifs et sur les solutions à déployer pour les lever, qu'il s'agisse des habitudes des particuliers ou du transport des marchandises.

Noël Levillain, maire de Tourville-la-Rivière, une commune de 2 500 habitants située à 15 km de Rouen, accueille depuis 20 ans un centre commercial XXL : 3 100 emplois, 25 000 véhicules par jour et 300 000 visiteurs par an. La présence de ce géant du commerce, qui a profité de la desserte autoroutière des lieux, a bouleversé les us et les coutumes des villageois et fait de Tourville une porte d'entrée de la Métropole. Pour son maire, cette infrastructure qui attire des clients lointains pose de façon très aiguë la question des transports. Que ce soit pour effectuer la liaison domicile-travail ou pour aller faire ses courses, « il faut une offre compétitive vis-à-vis de la voiture », a insisté Noël Levillain, convaincu que la ceinture ferroviaire Rouen-Elbeuf pourrait jouer, demain, un rôle clé dans le schéma des transports régionaux : « Ce serait une solution pour bâtir une intermodalité à partir du ferroviaire, puis du ferroviaire au vélo pour le dernier kilomètre. »

Patrick Duval, directeur général de Foncière attitude, a attiré l'attention de la salle sur la problématique du dernier kilomètre, c'est-à-dire de l'acheminement des marchandises dans l'hyper centre-ville. Les évolutions du secteur de la logistique conduisent à une division géographique des activités selon trois cercles concentriques, qui partent des centres-villes : au plus loin, les grands centres de logistique assurent un stockage de masse, loin des clients ; à mi-distance, les hôtels logistiques font fonction de zones de dégroupage, tandis que des dalles logistiques, plus proches, desservent les centres-villes. Cette architecture est-elle de nature à apporter des réponses locales ? « Les propriétaires de locaux en zone industrielle, comme sur la zone industrielle de Saint-Étienne-du-Rouvray, doivent accepter d'adapter leurs

locaux aux nouvelles demandes des logisticiens, qui ont besoin de surfaces de 1 000 à 1 300 m², estime Patrick Duval. Ces zones ont des atouts à faire valoir en termes de



Notre volonté est d'accompagner les collectivités et les entreprises, en leur apportant la vision concrète des usagers du vélo et en prônant la fiabilité de ce mode de transport, qui est aussi le plus économique et le plus rapide pour les trajets inférieurs à 5 km »

Simon Larchevêque,
directeur de l'association Guidoline

proximité des centres-villes et des axes de circulation. Il convient d'accompagner leur mutation pour qu'elles deviennent de véritables interfaces dans le transport de marchandises. »



Au cœur des débats : quel devenir pour les supermarchés ?

L'évolution des pratiques et les études qui ont été menées montrent que les supermarchés sont aussi des espaces de balade et de rencontre. « D'où la nécessité de les desservir par les transports en commun », a plaidé Yann Lelouard. D'autant que l'achat sur internet se développant, « on peut imaginer des centres com-

merciaux où les gens viendraient les mains dans les poches, a suggéré le géographe Pierre Bergel. Ils se feraient ensuite livrer à domicile leurs courses. » Reste à savoir si cette segmentation des achats entre les produits frais en circuits courts et le reste par internet sera opérationnelle.

SESSION 4

GOUVERNER LA VILLE DURABLE

AMÉNAGEMENT URBAIN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Prenant le contre-pied de l'obsolescence programmée, une forme d'injonction à la durabilité semble s'imposer aujourd'hui. Comment ce nouveau crédo peut-il influencer sur les politiques de construction de logements, d'aménagement de voiries ou

de zones d'activité? Comment concilier cette exigence et « *la pérennité d'une forme d'utopie dans l'aménagement urbain durable?* » a questionné l'universitaire Pierre Bergel. *Se forger un idéal urbain est-il utile/possible?* » En complément

de cette thématique, quels seront le rôle et la place de l'homme: la ville durable doit permettre l'épanouissement de tous, la cohésion collective et la liberté individuelle. Quelle gouvernance pour concilier tous ces objectifs?



> Réflexions sur le renouveau de l'urbanisme à l'épreuve du développement durable | Olivier Ratouis

Professeur à l'université Paris X Nanterre, chercheur au Lavue-Mosaïques et membre du comité de rédaction de *Métropolitiques*, Olivier Ratouis s'est interrogé sur les relations entre développement durable et urbanisme.

Après des décennies de croissance urbaine débridée, de nouvelles dynamiques, plus citoyennes et respectueuses de l'environnement, seraient-elles en train d'émerger?

Né à la fin du XIX^e siècle, « *pour soigner des villes rendues malades par l'industrialisation* », pour reprendre l'image d'Olivier Ratouis, l'urbanisme est antérieur à

l'apparition du développement durable. Les deux concepts sont-ils compatibles ou antinomiques? Le développement durable s'inscrit-il dans la continuité des

politiques de développement, impulsées après-guerre aux États-Unis ou rompt-il au contraire avec la notion de développement ? Plusieurs lectures existent : si pour certains, le développement durable est une sorte de « rhabillage » du développement, d'autres le considèrent, à partir des rapports Meadows (1972) et Brundtland (1987), comme un nécessaire rééquilibrage écologique de la planète, mise à mal par la croissance.

Apparition de la ville durable

À partir du Sommet de Rio, en 1992, « *la ville durable devient un leitmotiv, justifiant des pratiques parfois contestables* », selon Olivier Ratouis. Son essor est très net en Europe où fleurissent des Agenda 21 municipaux. En 1994, 80 villes s'engagent dans la charte d'Aalborg, qui stipule : « *Nous, villes, comprenons que le concept de développement durable nous conduit à fonder notre niveau de vie sur le capital que constitue la nature. Nous nous efforçons de construire une justice sociale, des économies durables et un environnement viable. La justice sociale s'appuie nécessairement sur une économie durable et sur l'équité, qui reposent à leur tour sur un environnement viable.* »

En France, la montée en puissance du développement durable connaît plusieurs étapes, depuis la création du ministère de l'Écologie en 1971 jusqu'au Grenelle

de l'environnement : progressivement, le développement durable intègre les politiques d'état et conditionne, à travers plusieurs lois, les outils de l'aménagement urbain.

Flou sémantique

Mais d'après Olivier Ratouis, le flou autour de la notion de développement durable demeure et l'appellation de « ville durable », qui ne figure pas dans le Grenelle de l'environnement, relève toujours d'un discours en construction.

Parce qu'il n'y a pas de théoricien de la ville durable, il faut aller chercher ailleurs des éléments de doctrine, du côté des inventeurs de la cité Jardin de la fin du XIX^e siècle et des urbanistes culturalistes, qui voient dans la cité jardin un retour à la communauté villageoise. Pour finir, l'enseignant se réfère au tournant urbanistique incarné par la charte d'Aalborg, dont l'ambition est d'appliquer le développement durable à la ville avec pour horizon utopique d'améliorer l'existence en ville.

Risque de standardisation

Au-delà des références doctrinales, « *l'urbanisme durable, tel qu'il est aujourd'hui véhiculé par les textes européens, ne*

risque-t-il pas de conduire à des processus de standardisation urbaine ? » interroge Olivier Ratouis.

De référentiel de la ville durable en définition des éco-quartiers, la professionnalisation du développement durable entraînerait simplification des idées et occulta-

« **L'espace ne fait pas partie des trois dimensions du développement durable, si bien qu'avec la ville durable, on est obligé d'ajouter une dimension qui pose la question des échelles et des conflits d'échelle, qui sont une des apories du développement durable** »
Olivier Ratouis

tion de certaines dimensions, comme le domaine social. À moins que de nouveaux modèles s'érigent en alternative, tel que le *new urbanism*, la *smart city* ou le courant des villes en transition, créé très récemment par Rob Hopkins. Avec pour atout le principe du *bottom-up*, qui valorise les compétences des habitants.

L'explosion urbaine en chiffres

En 1950, un tiers de la population mondiale vivait en ville, c'est plus de la moitié aujourd'hui. La population des villes a été multipliée par 10 au cours de la 2^e moitié du XX^e siècle.

Au cœur des débats : y a-t-il un risque d'uniformisation des villes ?

« *Comment conserver des marges de liberté, à l'échelle locale, pour adapter nos projets et échapper à la contrainte des documents d'urbanisme ?* » a interrogé Corinne Colonnier, du Département urbanisme habitat et paysage à la mairie de Saint-Étienne-du-Rouvray. Faut-il, en somme, tout modéliser ? « *Il faut, en effet, faire attention à l'uniformisation et à la banalisation des réponses*

d'urbanisme, a jugé Olivier Gosselin. *C'est la planification qui a instauré des règles identiques pour tous les territoires, mais il y a une contradiction entre le carcan réglementaire qui impose de « remplir des cases » dans un tableur excell et la poésie de la ville* ».

> L'humain au cœur de la ville et du développement durable | Valérie Lopes et Olivier Gosselin

Valérie Lopes et Olivier Gosselin ont montré de façon empirique, photos à l'appui, le regard des habitants sur la ville dans laquelle ils vivent. Architectes au CAUE, qui a pour mission d'apporter des conseils aux collectivités territoriales et aux citoyens, ils rencontrent chaque année quelque 2 000 personnes, ce qui leur donne un aperçu sur la perception des habitants et leurs attentes en termes d'urbanisme.

« L'humain doit être le bénéficiaire de la construction des villes, il ne faut jamais oublier pour qui on fait la ville. » Fort de cette conviction les deux architectes ont eu à cœur de partir de l'habitant pour comprendre la façon dont il trouve sa place dans la ville. « Car construire la ville, c'est être attentif au lien entre l'intime et le public, a insisté Olivier Gosselin. L'habitation et l'immeuble, mais aussi la rue et le quartier comprennent des espaces plus ou moins intimes et plus ou moins publics qu'il convient d'étudier. » « Il y a une multitude d'espaces partagés, qui ne sont pas

forcément des espaces en partage, a complété Valérie Lopes. Ce qui peut justement faire la différence en termes de qualité de vie, c'est de créer des espaces en partage, qui soient vivants et non pas aseptisés. »

Quels espaces partagés ?

Convaincus de la nécessité de travailler sur la qualité des espaces partagés et des espaces résiduels, notamment dans les zones commerciales, les deux architectes estiment qu'il faut donner de l'épaisseur aux « espaces en transition », veiller à conserver des espaces de respiration dans la ville

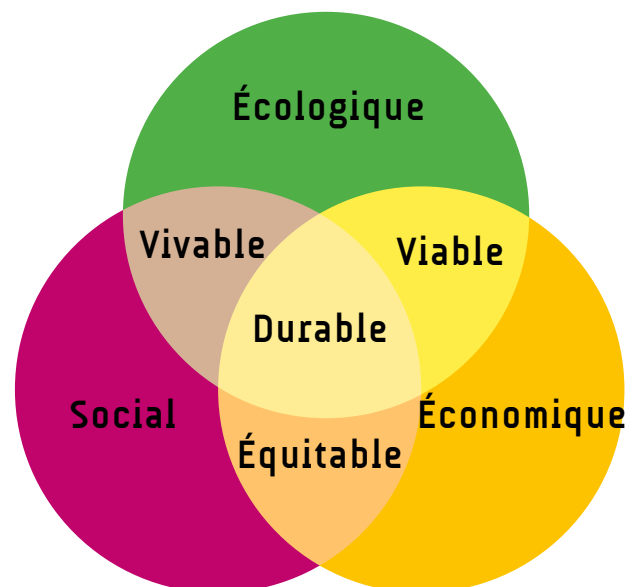
et penser des aménagements sur-mesure : « Depuis les années 1960, on a pensé la voie publique comme unique pour tous, alors qu'une hiérarchisation des voiries est nécessaire, a plaidé Valérie Lopes. Nous devons imaginer d'autres types de voiries avec des noues, des arbres plantés sur les trottoirs, replacer l'humain dans la rue, en faire un lieu de confiance. »

Bref, sortir de la conception d'une ville mono fonctionnelle.

Au cœur des débats : quelle valeur place-t-on au centre du développement durable ?

Le développement durable a été défini pour la première fois en 1987, dans le rapport Brundtland, selon ces termes : « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. »

Cette définition s'est accompagnée d'un schéma (voir ci-contre) qui connaît aujourd'hui des évolutions : certains, comme Karen Yvan, coordonnatrice de l'association le Champ des possibles, préfèrent inscrire le social à l'intersection de tous les cercles, d'autres ajoutent un 4^e pilier autour de la culture, comme Olivier Gosselin et Valérie Lopes, car « le lien entre les trois piliers, c'est la culture ». L'humain en tout cas.





> Table ronde

Aménagement urbain et développement durable : comment entrer dans la durabilité ?

Quelles sont les ressources que la ville peut valoriser pour inscrire son développement dans la durabilité ? L'agriculture urbaine ou la méthanisation des déchets ménagers, source d'énergie ? De nombreuses pistes sont aujourd'hui explorées.

Karen Yvan, coordonnatrice de l'association le Champ des possibles, dont l'ambition est de faire le lien entre « la terre et l'assiette », juge que l'alimentation est un sujet susceptible de rendre le développement durable concret : en invitant les citoyens à mettre les mains dans la terre et à s'interroger sur ce qu'ils mangent, « ils se poseront les bonnes questions », insiste la jeune femme. *L'alimentation est une entrée simple et complexe, intime et générale !* »

Sans prétendre remplacer l'agriculture classique, son association, qui prévoit de créer deux fermes urbaines, estime que « les pratiques paysannes en agro-écologie peuvent participer à la dynamisation des paysages urbains ». Agriculture des

villes, agriculture des champs, voilà qui pourrait inspirer de nouvelles fables.

Patrice Dupray, maire de Grand-Couronne, est aussi président du Sme-dar, le syndicat mixte d'élimination des déchets de l'arrondissement de Rouen, qui dispose d'un centre de tri très performant et d'une unité de valorisation énergétique, dont les capacités d'incinération atteignent 315 000 tonnes de déchets par an.

Militant de la valorisation des déchets, Patrice Dupray a insisté sur « les passerelles qui existent entre les déchets et l'énergie : le déchet est un élément important du développement durable et de l'économie circulaire ». L' élu a aussi détaillé les outils d'une démarche pédagogique à déployer,

via des jardins partagés, des ateliers de jardinage et de consommation bio ou encore la formation d'ambassadeurs du tri.

À Saint-Étienne-du-Rouvray, où des bacs de compostage ont été mis en place à la cuisine centrale pour récupérer les déchets verts, « nous sommes victimes de notre succès », a témoigné Déborah Lefrançois. *Nous avons du mal à répandre tout le compost produit* ». Quid du compostage dans l'habitat collectif ? Vaut-il la peine ? « Il reste difficile de faire évoluer les mentalités et de faire voir les déchets comme une richesse », a relativisé Karen Yvan.

Jean Louis Schroeder, directeur de Logiseine, entreprise sociale pour l'habitat, a abordé la problématique de la ►

► rénovation de bâtiments construits entre les années 1950 et 1970: « *Au Château blanc, après une ou deux rénovations, l'attractivité faiblit et la question du devenir de ce quartier se pose, a donné pour exemple le directeur de Logiseine, qui compte 600 logements dans le quartier. Est-ce qu'on se lance dans une 3^e réhabilitation? Est-ce qu'on démolit et reconstruit? On a finalement pris la décision de tout démolir et de reconstruire quelque chose de moins dense pour répondre aux attentes des habitants qui souhaitent rester dans leur quartier. Mais, parallèlement, on doit maintenir l'attractivité du patrimoine ancien, sinon on creuse trop l'écart.* » Une quadrature du cercle qui impose d'investir sur le parc ancien, son isolation et ses espaces extérieurs.



Le développement urbain durable apparaît comme une délicate alchimie entre densité et environnement... Le système imaginé dans les années 1960 au Château blanc, avec des densités variées, de la mixité, du stationnement rejeté sur le périphérique ne fonctionne plus... Mais est-ce que l'éco-quartier qu'on nous présente comme une référence ne risque pas de constituer une redite de l'histoire? La ville étant déjà construite, le véritable enjeu ne porte-t-il pas avant tout sur la réhabilitation de l'existant? »

Déborah Lefrançois, directrice du Département urbanisme habitat et paysage à la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray.

Au cœur des débats : quel partenariat avec les collectivités locales pour faire avancer ces sujets ?

Les collectivités doivent-elles accompagner, encadrer, réglementer les initiatives durables qui émergent autour de l'alimentation, du tri des déchets, de l'animation d'espaces partagés? « *On voit se multiplier les initiatives portées par des groupes d'habitants, a noté Valérie Lopes. Je ne suis pas sûre qu'il faille y mettre de*

la méthode, un cadre ou un label. » « *La place de ce qui peut remonter des initiatives citoyennes est essentielle, a surenchéri Olivier Ratouis. Pour pouvoir être dans l'alternative, pour penser en termes de contre-pouvoir, il faut prendre en considération les habitants et laisser de la place pour leurs projets.* »



EN GUISE DE CONCLUSION

Entre analyse du passé et préparation du futur, entre inquiétude et espoir, la qualité des échanges qui ont nourri les Assises urbaines ont témoigné, d'après le géographe Lionel Rougé, à qui est revenu le soin de conclure, d'un véritable effort pour articuler réflexion intellectuelle et perspectives opérationnelles.

Au cours de la session 1, les débats ont plaidé en faveur d'une révision des politiques de production de logements, « *de la chirurgie lourde à l'acupuncture* », selon les termes du géographe. Ils ont aussi montré « *la fin d'un système bicéphale qui oppose production privée et production publique de logement* » et l'affirmation d'une « *volonté de mieux accompagner les initiatives, de développer d'autres stratégies et modes de production, en écoutant plus les habitants* ».

Quant à la session 2, relative aux territoires en mutation, elle a eu le mérite de poser de façon frontale les bonnes questions :

« Faut-il sortir des ornières du paradigme de la croissance? Faut-il accepter des trajectoires diverses? Peut-on faire des ressources locales le support d'un ré-enchantement de la ville? » De même que la politique du logement doit privilégier l'acupuncture, l'urbanisme doit aujourd'hui aussi renouveler et affiner ses méthodes, apprendre à se glisser dans les interstices de la ville, pour y semer les graines d'une agriculture rénovatrice, pour y faire éclore de nouvelles rencontres et pour laisser place à de nouvelles politiques publiques. « *Penser la mutation et le recyclage de la ville, c'est enfin agir sur le foncier, qui est le nerf de la guerre, a insisté Lionel Rougé. Ne serait-il pas temps de dépasser le cadre de la propriété individuelle, qui freine nos réflexions sur la ville?* »

L'inventivité urbaine passe aussi par l'exploration de nouvelles mobilités, de nouvelles formes d'espaces de rencontre, de nouvelles habitudes de mutualisation. « *L'objectif est de créer des désirs, des envies de travailler en transversalité*, a suggé-

ré le géographe. *En dépit des freins économiques et politiques qui demeurent...* » Consacrée à la gouvernance de la ville durable, la session 4 a ouvert de nouveaux horizons sur les modes de vie en ville, sur les aspirations des citoyens de demain : « *Est-ce que la ville nous permet aujourd'hui de vivre dans notre intégrité?* » a interrogé l'universitaire. *Au-delà de construire et de gouverner, comment inventer une ville plus juste, qui respecterait davantage la diversité de tous?* » Autant de sujets dont pourront se saisir les prochaines Assises urbaines stéphanoises.



Plus d'infos :

le détail du programme et des ressources complémentaires sont disponibles sur le site internet saintetiennedurouvray.fr/pages/assises-urbaines-2017

Les Assises sont organisées avec le soutien de l'université de Caen et le concours de la revue en ligne « Métropolitiques »