

40 ans d'urbanisme en France, et maintenant?

Colloque organisé à l'occasion des 40 ans d'Urbaponts

17 Octobre 2006

Remerciements

Urbaponts adresse ses remerciements et souhaite exprimer sa reconnaissance

- A ses différents partenaires et notamment:

à l'**Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne;**

à **Nexity Villes Et Projets;**

au **Cabinet PLC-Demeter;**

à la **Société Ponticelli Frères;**

à la **RATP** pour son concours important dans l'organisation du colloque.

- Aux personnes ayant aidé dans la réalisation du colloque et la préparation de la journée, et notamment à:

Marcel Bello (AFNOR);

David Chupin, Directeur du Développement à l'ENPC;

Elizabeth Dupont-Kerlan (Association des Régions de France, Présidente du département VET de l'ENPC);

Bernard Gambini, Directeur de Ponts Formation Edition

Marcel Roncayolo

Jean Frébaut, ancien Président de la section Urbanisme du Conseil Général des Ponts

Claude Huertas

Ainsi qu'à tout ceux qui ont apporté des idées, des suggestions, des contributions et tout particulièrement à Eric Weisman-Morel et François-Xavier Legendre, et aux étudiants de la promotion 2005, 2006 et 2007 du Mastère.

Ouverture

Urbaponts regroupe aujourd'hui près d'un millier de professionnels en activité. Elle constitue l'un des tout premiers réseaux pour l'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage urbaine en France. C'est pourquoi ce colloque reposera notamment sur les interventions de grands anciens, qui ont participé à la création, à l'émergence et à la présence active du mastère AMUR sur le marché du travail.

Le colloque se structurera principalement en trois étapes. Il y aura tout d'abord un débat d'idées portant sur deux thèmes principaux, à savoir d'une part la question du nouveau partage des rôles entre opérateurs publics et privés dans l'aménagement actuel, et d'autre part une réflexion sur la relation existant entre ville et mobilité. Ce premier débat sera animé par Rémi Cambo, Rédacteur en Chef de *cadredeville.com*. Il permettra de faire le point sur ces deux types de questions avec les invités présents comptant à la fois des aménageurs, des urbanistes, mais aussi des élus ou des chercheurs. Il s'agira de donner la parole à ces professionnels afin d'instaurer un débat réflexif sur ces questions.

La seconde partie de ce colloque sera celle de la rencontre et des échanges entre les différents professionnels membres de Pont Alliance.

Il s'agira, enfin, d'organiser la célébration de l'anniversaire d'Urbaponts. En effet, l'« Atelier d'Urbanisme », a au départ été créé afin de répondre à des problématiques nouvelles. A l'époque il s'agissait notamment du développement des infrastructures insufflé par l'Etat. L'Atelier est devenu un Mastère Spécialisé il y a 20 ans et est aujourd'hui dirigé par Nathalie Roseau, ingénieur des Ponts. De nos jours, l'esprit pionnier de cette structure d'enseignement doit demeurer. Ce Mastère doit rester une référence en terme de réflexion, de recherche et d'enseignement, sur cette *praxis*, qu'est l'urbanisme.

Cette composante identitaire du Mastère explique le choix de recourir tout au long du colloque à des interventions d'anciens devenus aujourd'hui des professionnels.

Il s'agira ainsi de mettre en évidence quelques perspectives sur l'enseignement, par le biais de la présentation du Rapport co-rédigé par Jean Frébault et Bernard Pouyet. Thierry Paquot, Editeur de la revue « Urbanisme », viendra en contre-point de cette présentation. Enfin Stéphane Bailly, Président d'Urbaponts fera la synthèse de ces différents points de vue et ouvrira quelques perspectives.

Puis Jean-Marie Bockel interviendra au titre de l' Association des Maires des Grandes Villes de France pour tenter d'ouvrir la séquence des quarante prochaines années qui nous attendent, au cours desquels les différents professionnels de l'urbanisme construiront la ville de demain.

En guise d'ouverture audio-visuelle, une équipe de jeunes géographes, membres du Cabinet Imageo a réalisé un film, afin de balayer en quelques minutes ces quarante années d'aménagement, d'après un parti pris subjectif, qui pourra être débattu par la suite.

Première Table Ronde

Elle réunit :

François Delarue, Président de l'AFTRP ;
David Mangin, Urbaniste ;
Jean-Luc Poitevin, Président de Nexity Villes Et Projets ;
Patrick Pommier, Directeur Général de PLC-Demeter ;
Gérard Rongeot, ancien Directeur Général de l'ADUAN
André Santini, maire d'Issy-les-Moulineaux

Elle est animée par **Monsieur Rémi Cambo**.

- **Le choix des intervenants**

Il s'agit, tout d'abord, d'interroger les évolutions du nouveau jeu des acteurs publics et privés dans l'aménagement français. C'est une question qui se pose quotidiennement pour les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement. C'est pourquoi cette table ronde se veut représentative de différents acteurs impliqués dans les opérations d'aménagement. Ils pourront ainsi témoigner de la façon dont ce grand paysage se dessine aujourd'hui.

Il y a par exemple M. Santini, grand maître d'ouvrage public ; M. Delarue, grand représentant de l'Etat, puisqu'il a longtemps été Directeur Général de l'Habitat, l'Urbanisme et la Construction et est aujourd'hui Président Général de l'AFTRP, aménageur public et responsable du foncier pour l'Etat. Il y a également des architectes urbanistes plutôt « libéraux » dans leur pratique avec notamment M. Rongeo, qui dans la première partie de sa carrière a dirigé l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'agglomération nancéienne.

En ce qui concerne le secteur privé, M. Pommier dirige le Bureau d'Etude Demeter, spécialisé dans le conseil en développement territorial et particulièrement tourné vers le développement économique dans le cadre de projets de redéveloppement industriel mené en partenariat avec Arselor. M. Poitevin a lui été aménageur public puis a dirigé l'EPAMSA dans l'Ouest parisien. Il a ensuite créé une nouvelle filiale de Nexity : Villes Et Projets, qui prend en charge des ensembles urbains plus complexes.

- **Présentation du sujet du débat**

Aujourd'hui, on sent de plus en plus augmenter l'appel à la conception urbaine, via par exemple la hausse des appels d'offre pour des marchés de définition auprès d'architectes-urbanistes en amont des projets. Ainsi, les collectivités territoriales cherchent désormais à travailler le plus en amont possible sur ce que seront leurs projets.

En parallèle, on voit passer davantage d'appels à projet destinés à des promoteurs-investisseurs et à des groupements investisseurs/promoteurs/architectes, et cela dans un deuxième temps du projet.

Il ne s'agit pas seulement des effets de la mise en concurrence des concessions

d'aménagement (fait nouveau dans le paysage de l'aménagement en France), mais on a plutôt affaire à une recherche exacerbée de la part des acteurs publics de grands aménageurs privés, capables de porter le projet avec eux ou pour eux.

On peut citer à titre d'illustration, l'exemple de la commune de Brétigny-sur-Orge qui a organisé le développement de trois de ses quartiers autour d'enjeux de politique publique forts en passant directement par des investisseurs, des promoteurs et opérateurs privés afin de développer ce projet.

Ainsi, nous nous situons très nettement aujourd'hui dans un univers de l'aménagement en mouvement, qui pose un certain nombre de questions quant à ces mutations, menant à un rapprochement entre acteurs publics et privés. Interrogations en termes de possibilités de contrôle et de régulation laissées aux acteurs publics, mais aussi concernant les différentes limites de cet appel au privé.

En effet, le panorama de l'aménagement français aujourd'hui est devenu extrêmement diversifié avec, par exemple des territoires sur lesquels se développent des « ZAC privées » avec lesquelles cohabitent des projets de développement en régie. Parallèlement, l'Etat redevient présent sur les questions d'aménagement.

A ce titre, on peut citer l'exemple d'Euroméditerranée, qui a provoqué le redémarrage de la diffusion d'une image positive de Marseille, mais qui a également favorisé son développement grâce à l'intervention de l'Etat. On peut également parler des Opérations d'Intérêt National menées par l'Etat, certes sous le contrôle des collectivités territoriales.

Où en sommes nous aujourd'hui? Comment les rôles seront-ils distribués entre acteurs publics et acteurs privés demain?

De toute évidence, les rôles se cherchent, et l'attention se porte plus que jamais sur la question des rapports entre ces deux types d'acteurs dans le cadre de l'aménagement. Cela a d'ailleurs été clairement démontré à l'occasion de la Rencontre sur la Reconversion des Friches Européennes, organisée à Nantes, au programme de laquelle figurait la question des différents aspects des partenariats public/privé dans le développement urbain.

André Santini

André Santini est maire d'Issy-les-Moulineaux. Sa ville a été l'une des premières à développer le partenariat avec les promoteurs et investisseurs privés. Ainsi, dans cette commune, des « ZAC privées » côtoient des « ZAC publiques ». La SEM communale y joue également un rôle important.

Quand j'ai été élu maire de cette commune, celle-ci avait perdu 10 000 emplois et 9 000 habitants, puisque les deux vont de paire. La plupart des logements connaissaient un état d'insalubrité et de paupérisation important.

Beaucoup d'entreprises avaient fermé et il s'agissait d'une commune relativement défavorisée dans laquelle le manque de travail et de logements se faisait cruellement sentir.

Elle avait, en effet, été durement frappée par la crise, provoquée par l'intensification des échanges mondiaux, ayant poussé beaucoup d'entreprises locales à la faillite.

A l'époque de ce basculement, le maire avait peu de pouvoir en matière d'urbanisme puisqu'il n'attribuait pas encore les permis de construire. Il assistait donc en quelque sorte au déclin

de sa commune en spectateur impuissant, peu secondé par l'Etat ou la DATAR.

Face à cette situation, j'ai préconisé un pragmatisme organisé autour de deux principes. Il fallait tout d'abord travailler sur l' image des élus et de la ville, et ce par des méthodes simples, pas forcément coûteuses.

Il fallait également, selon moi, savoir saisir un certain nombre d'opportunités, comme la construction des ZAC. Ainsi, quinze ZAC ont été construites depuis 1980, ce qui a permis de traiter 40% du sol d'Issy-les-Moulineaux, soit 425 ha. En vingt ans, l'équipe municipale a utilisé un maximum d'outils pour favoriser le redéveloppement de la commune. La ZAC est parfois critiquée de nos jours, néanmoins, c'est un puissant levier pour permettre l'équipement d'une commune.

J'attire également votre attention sur un certain nombre de problèmes pouvant survenir lors des opérations d'aménagement, comme la question du relogement des populations dont l'immeuble va être démoli. Cela doit toujours intervenir fortement en amont du projet. Je suis également sceptique à l'égard de la nécessité de constituer des réserves foncières pour les aménager *a posteriori*. La question des cycles urbanistiques et immobiliers constitue une limite importante à l'intervention des acteurs privés dans les opérations d'aménagement. Ainsi les cycles peuvent freiner les opérations d'aménagement en ébranlant en premier lieu les acteurs privés.

Selon moi, la SEM constitue une alternative très intéressante, notamment pour faire ce que le privé ne veut pas faire. Elle permet d'accompagner la relance d'un territoire, mais permet également la construction de logements sociaux en temps de crise de l'immobilier. Celle de ma commune réalise d'ailleurs d'importants bénéfices.

Aujourd'hui, la croissance démographique à Issy-les-Moulineaux est de de 35 %. 25 % des logements communaux sont de type social, ce qui participe à l'objectif de mixité poursuivi par la commune.

Rémi Cambo

L'intervention d'acteurs privés au côté de la puissance publique n'est pas nouvelle dans les opérations d'aménagement et d'urbanisme comme nous le montre l'exemple très précoce de partenariat à Issy-les-Moulineaux. Cependant, les modalités et les différentes formes que prend ce partenariat semblent connaître certaines mutations de nos jours.

François Delarue

M. Delarue a été sollicité en tant que Président Général de l'AFTRP. Jusqu'en 2006, il a été Directeur Général à l'Aménagement, l'Urbanisme et la Construction au Ministère de l'Equipement. Il a donc vécu notamment la réforme des concessions d'aménagement. En effet, les nouveaux jeux des acteurs dans l'aménagement urbain peuvent être appréhendés par rapport à cette mutation.

Je reviens tout d'abord brièvement sur le film projeté. Je m'insurge contre la tendance des réalisateurs à critiquer tout ce qui a été fait avant en matière d'urbanisme (les grands ensembles, La Défense, les maisons individuelles, les villes-nouvelles...)

En ce qui concerne la question des rapports entre acteurs publics et privés, celle-ci a de tout temps été consubstantielle à la création urbaine. En effet, la création de la ville dépend de deux

facteurs indispensables que sont la volonté politique de la part d'acteurs publics, d'une part, qui permet de fixer et de tracer l'espace public et de distribuer les parcelles, et d'autre part, l'action des acteurs privés, qui mettent des capitaux sur un territoire. Ainsi, la construction de l'urbain a reposé de manière séculaire sur un partage entre le poids du public, du politique, et celui de l'investissement privé. Ainsi, l'intervention de développeurs privés dans la création de la ville n'a rien de nouveau.

En effet, depuis la Libération et les Trente Glorieuses, le modèle dominant d'aménagement en France a reposé sur une opération d'initiative publique, dont l'acteur principal peut être une SEM. Dans ce cas, il s'agit d'un modèle très intégré où la SEM a un rôle de maîtrise d'ouvrage (elle conçoit les plans, le projet, elle suit sa réalisation dans le temps), mais aussi de développeur (elle achète le terrain, le découpe et le revend aux investisseurs).

C'est ce modèle qui est remis en question aujourd'hui, notamment avec la réapparition des développeurs privés, souvent liés à des groupes d'immobilier et de construction qui avaient été quelque peu marginalisés durant la crise de l'immobilier des années 1990.

La période actuelle a également vu une émergence depuis environ 40 ans des élus locaux, qui aujourd'hui délivrent les permis de construire et donc s'impliquent dans l'action urbaine de leur ville. Le Forum des Projets Urbains, créé il y a quelques années est révélateur de cette tendance, puisque les maires viennent y présenter leur projet urbain. Il nous faut néanmoins rappeler que l'engagement croissant des élus connaît quelques contre-exemples, notamment dans certaines petites communes.

Co-relativement à cette action se rajoute l'action des services municipaux spécialisés sur les questions d'urbanisme, qui se sont développés au cours des 40 dernières années. Aujourd'hui, les mairies sont équipées de réels services d'urbanisme et ceux-ci prennent du poids par rapport aux autres acteurs de l'aménagement comme les SEM, et cela d'autant plus avec la réforme des concessions qui renforce ce mouvement .

La population tient également un rôle spécifique dans les projets d'aménagement aujourd'hui, notamment par le biais des opérations de concertation, obligatoires pour tous les projets urbains, mais également par la nécessité d'une négociation accrue avec les habitants de la part des acteurs de l'aménagement, pouvant parfois aller jusqu'au contentieux.

Enfin, on peut noter que l'Etat occupe désormais une position paradoxale dans les opérations d'aménagement. En effet, celui-ci a, à la fois, complètement disparu du champ de l'urbanisme quotidien, mais réapparaît néanmoins à travers la mise en oeuvre de projets spécifiques, tels que les Opérations d'Intérêt National ou l'action de l'ANRU.

En ce qui concerne plus précisément la réforme des concessions d'aménagement, on peut dire qu'elle demeure sans effets sur une partie des opérations d'aménagement. En effet, il est déjà arrivé avant cette réforme que les aménageurs privés fassent des ZAC, même si cela a disparu pendant la crise immobilière des années 1990. Il est néanmoins important de rappeler que les « ZAC privées » n'existent pas. Toutes les ZAC sont publiques, c'est-à-dire issue d'une impulsion communale et maîtrisées par les acteurs publics municipaux. Elles peuvent dans ce cadre être confiées à des acteurs privés.

En ce qui concerne les principaux apports de la réforme, on peut tout d'abord dire

qu'elle permet une égalité en termes de droits et de devoirs entre opérateurs publics et privés.

Deuxièmement, elle oblige les collectivités à mettre en concurrence ces opérateurs lors de la réalisation d'une ZAC. Ce principe connaît une exception : celle du *inhouse*. Dans ce cas, des opérateurs étroitement contrôlés par une ville peuvent se voir attribuer directement une opération d'aménagement, sans mise en concurrence, mais à des conditions rendues de plus en plus restrictives par la jurisprudence européenne. A ce titre, le Parlement a autorisé les communes, de façon encadrée, à créer des SEM à 100% de capitaux publics, afin d'éviter la mise en concurrence de celles-ci.

On peut donc dire que globalement cette réforme déplace le pouvoir entre aménageurs et collectivités. Cela implique une formule de mise en concurrence par le biais d'un traité de concession : celui qui met en concurrence (la ville) devra définir ce qu'il veut, c'est-à-dire établir un cahier des charges. Cette nouvelle formule oblige les services de la commune à mener cette réflexion préalable.

Cela implique une réelle négociation du traité de concession et non plus une simple approbation par la commune d'un document rédigé par une SEM. De plus, les communes devront être en mesure, tout au long de la vie de la concession, de contrôler le concessionnaire et l'aménageur.

Ainsi, la réforme devrait permettre de renforcer le poids des services communaux par rapport à leurs concessionnaires.

La question se pose cependant, de savoir si toutes les communes seront capables de tenir ce rôle, surtout en ce qui concerne les petites et moyennes communes d'Ile-de-France. On assiste en effet aujourd'hui, à des positionnements très différents de la part des communes. Ainsi, certaines sont rentrées pleinement dans la logique de la réforme, tandis que d'autres restent enfermées dans le moindre détail, ou encore n'ont pas développé les structures adéquates et demandent à l'aménageur de fournir des détails extrêmes sur le projet.

Cela va opposer de plus en plus les communes qui ont la capacité de piloter correctement ces procédures, et les autres, pour lesquelles ce sera plus compliqué.

David Mangin

David Mangin intervient en tant qu'architecte et urbaniste. Dans son métier, il a eu l'occasion, entre autre, de travailler sur de grands projets de revitalisation, comme à Douai sur un territoire en forte difficulté, où il s'agissait de développer un quartier de 200 ha. Dans ce cas, il ne s'agissait plus de projets emblématiques et médiatisés comme à Issy-les-Moulineaux ou Genevilliers. Cela lui permet d'aborder la question du partage du travail entre opérateurs publics et privés sur ce type d'opération.

J'ai travaillé sur de grands territoires de périphérie, mais aussi sur de la reconversion de friches industrielles, commerciales, voire résidentielles. Cela permet de lancer une dynamique afin de changer l'image d'une ville, cela a des effets sur l'ensemble de la commune. Il s'agit néanmoins de projets. En effet, 90 % des projets qui sont faits ne se passent pas comme les grandes opérations médiatisés d'Ile-de-France.

C'est notamment autour de ce constat que s'organise mon ouvrage : La ville franchisée¹, qui met l'accent sur la dialectique implacable entre l'univers de la mobilité et de l'accessibilité d'une

1 Mangin, D., 2004, La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine, La Villette, 480pp

part, et les stratégies de l'urbanisme commercial, d'autre part, qui profite des opportunités de connexion au réseau, voire anticipe les comportements de mobilités en se plaçant à des points clés, tels que les échangeurs. Dans ce cadre, l'étalement résidentiel se place à la croisée de ces deux mouvements.

L'accessibilité offerte à tous sur la plupart des territoires aboutit à ce que les changements pour les villes s'axent sur les différences entre celles-ci, et non à leur desserte en termes de mobilité. Cela pose le problème des moyens de cette différenciation, mais aussi des conséquences de celle-ci.

On assiste en effet aujourd'hui à une très grande tendance à la fabrication d'« environnements sécurisés », pas uniquement au sens des « gated communities » américaines, mais pour la majorité des activités quotidiennes : parcs d'activités, loisirs, lotissements... De plus en plus, toutes les fonctions urbaines deviennent des mondes clos. Cela peut paraître préoccupant, dans la mesure où ce mouvement s'inscrit en contradiction avec l'objectif relativement partagé de moindre dépendance automobile (pour économiser le foncier et les énergies, lutter contre la pollution, réduire les temps de trajet...). Le modèle dominant des déplacements motorisés semble en effet constituer un mode de vie auquel la population n'est plus réellement attachée.

Dans ce sens, on ne peut pas continuer à faire la ville par juxtaposition de « paquets » de 10 à 20 ha, entre lesquels il est obligatoire de circuler en voiture. Il faut donc réfléchir sur la façon dont on urbanise les grands terrains, ainsi que sur leur découpage, et la manière dont on construit la trame viaire qui les relie.

Dans le cadre du débat public/privé, on constate de plus en plus un désengagement des pouvoirs publics sur la question du tracé des voiries secondaires ou tertiaires. On se retrouve souvent avec de « grands domaines », ayant chacun leur propre logique de desserte interne, parfaitement justifiable eu égard à des considérations économiques.

Or, il est normalement de la responsabilité des élus, voire des habitants de veiller sur ce genre de développements, par le biais du PLU ou de la transparence offerte par les acteurs chargés de tracer les voiries.

Pourtant, on peut noter que ce processus de responsabilisation va s'avérer plus difficile pour certaines petites ou moyennes communes qui connaissent souvent une forte tentation du « clé en main », afin de passer outre les problèmes de concertation et de négociation avec les différents acteurs. Il est, en effet, toujours plus compliqué d'avoir un projet, plutôt qu'un produit...

Jean-Luc Poitevin

Jean-Luc Poitevin est directeur de Nexity Villes et Projets

Je reviens moi aussi sur le film en m'opposant aux critiques faites à l'aménagement de la Défense.

En ce qui concerne les projets d'aménagements urbains, j'insiste sur leur complexité accrue, que ce soit en ce qui concerne l'acquisition du foncier, les questions de densité, de mixité, ou encore par rapport au montage financier du projet. Les acteurs impliqués dans de tels projets sont également de plus en plus nombreux et diversifiés, ce qui participe également à rendre l'ensemble plus complexe.

Parallèlement, on s'aperçoit d'une forte demande de la part de la population dans la majorité des collectivités, sur des sujets divers comme la sécurité, ou encore le logement. Et pourtant, ne serait-ce qu'en Ile-de-France, sur 759 ZAC programmées, seulement 121 soit 20% ont

été mises en oeuvres. Ces dix dernières années sur l'ensemble de la France, il y a eu 50% d'opérations et de projets urbains en moins. Et pourtant le pays connaît un déficit de 550 000 logements. Ces chiffres sont le signe d'un grave dysfonctionnement dans les modes de production de la ville.

Cette carence actuelle peut s'expliquer par un manque d'anticipation de la part des professionnels, notamment au cours des années 1990. Cela peut également s'expliquer par le fait que les élus n'ont pas toujours l'ingénierie nécessaire autour d'eux pour faire face à la complexité des opérations urbaines, tout en intégrant dans le même temps les besoins des habitants à leurs décisions.

De plus, les acteurs privés et publics semblent évoluer dans des univers trop cloisonnés, et ne se rencontre que très ponctuellement. En effet, les moments de contact entre ces deux mondes se résument à de simples transactions. Or ce modèle ne peut plus fonctionner aujourd'hui. Il faut créer de l'interface longue entre acteurs publics et privés, en amont et en aval des projets. Les acteurs doivent avoir la capacité ensemble de créer du projet urbain. Cela demande une réelle évolution des mentalités et des pratiques dans notre pays, où les clivages et les préjugés sont sans nuls doutes plus présents qu'ailleurs.

En tant que représentant de Nexity, je souligne que cette interpénétration entre public et privé ne peut se faire qu'à deux conditions.

Tout d'abord, l'opérateur privé doit garder présent à l'esprit que la seule personne légitime de décider d'un projet sur son territoire est l' élu. Il n'existe pas de projet privé. Cela suppose donc que la collectivité passe une commande et qu'elle détermine les objectifs et enjeux de son projet. Les acteurs privés accompagnent le projet et aident la commune à mettre en place un développement stratégique sur son territoire.

Deuxièmement, tous les acteurs doivent travailler sans chercher à se substituer les uns aux autres. On ne peut plus avoir recours au « clé en main » comme dans les années 1980. C'est un lien de confiance qui doit prédominer entre les acteurs. L'expertise des acteurs privés en matière de management de projets complexes doit également être relayée dans les services municipaux.

André Santini

Je confirme que la compétence des élus demeure une condition incontournable pour le bon déroulement des opérations d'urbanisme. Ceux-ci doivent aussi pouvoir garder une certaine indépendance vis-à-vis des promoteurs. Il faut des élus professionnels, prêts à répondre aux demandes de leurs administrés, mais aussi à communiquer avec eux via les nouvelles technologies par exemple.

Les élus doivent également être entourés de services municipaux compétents afin d'optimiser la synergie avec les acteurs privés. Ils n'ont pas besoin d'une équipe quantitativement importante, mais celle-ci doit être réactive, à même de saisir les opportunités (comme l'exercice du droit de préemption, par exemple). Il faut mettre en place des équipes partenariales solides, désireuses d'innover ensemble.

Patrick Pommier

Le rôle de l' élu local est également déterminant sur des territoires en complète reconversion, comme ceux sur lesquels se penche le cabinet Demeter.

Un lien fort existe entre le cabinet Demeter et Arselor. En effet, pour ce cabinet il

s'agissait en premier lieu de se pencher sur des terrains anciennement sidérurgiques, devant connaître une restructuration, mais sur lesquels existait également un certain nombre de problèmes sociaux, économiques, d'accès à l'emploi, mais aussi d'aménagement, car les emprises foncières et immobilières sont très prégnantes sur ces territoires. En effet, ce sont, non seulement, des emplacements de qualité, mais aussi des sites très marqués par l'activité qui a eu lieu. Dans ce sens, ils connaissent aujourd'hui des enjeux de transformation très importants.

La reconversion de ces territoires a longtemps eu lieu par le biais de la puissance étatique, via le Ministère de l'Industrie, ou via la DATAR, qui a parfois proposé un projet exogène sur ce type de territoires. Dans cette logique, il arrivait que les collectivités concernées et leurs élus soient pris au dépourvu par de brusques changements. Cependant, elles bénéficiaient également de ces interventions étatiques, relayées par les SEM locales.

Aujourd'hui, l'environnement de ce type d'aménagements s'est fortement complexifié. Face aux acteurs privés qui ont souvent un rôle de conseil, il est important d'avoir des équipes municipales composées de professionnels, qui sachent être exigeantes vis-à-vis de leurs partenaires. Avec la décentralisation, les collectivités territoriales se retrouvent de plus en plus au premier plan dans les opérations d'aménagement, c'est pourquoi elles ont besoin d'être savamment outillées afin d'assumer leur rôle au mieux.

On se trouve pourtant encore trop souvent dans deux cas de figure : soit les élus ont tendance à travailler de manière isolée et refuse de développer leurs services ; soit ils s'entourent de services pléthoriques entre lesquels s'installe peu à peu une certaine forme de concurrence. Ces deux extrêmes sont tous deux fortement pénalisants pour le développement du territoire concerné.

Au-delà de la complexité des opérations d'aménagement, on note également une accélération des processus et des mutations sur certains sites. Certains, par exemple, vont être amenés à disparaître à moyen terme, à l'instar de la Vallée de la Chimie à Lyon, par exemple. On a donc besoin de fortement anticiper ces mutations à venir, qui risquent d'être très lourdes de conséquences.

En outre, hors des zones fortement urbanisées, il existe également des villes plus petites qui connaissent les mêmes problèmes. On constate d'ailleurs aujourd'hui une forte mobilisation des acteurs sur ce genre de territoires. Globalement, on assiste à une implication grandissante de la part des collectivités sur les problématiques d'aménagement à long terme, celles-ci ne s'en remettent plus uniquement à l'Etat sur ce sujet, comme cela a pu être le cas par le passé. Le développement des logiques partenariales invite de plus en plus à croiser les regards des acteurs publics et privés sur les différents projets. Une ingénierie importante se développe dans ce sens dans beaucoup de communes. Celles-ci peuvent également compter sur l'action des SEM, outil qui s'avère encore très utile aujourd'hui, surtout en amont des projets. Les communes ont donc intérêt à s'entourer d'acteurs offrant des compétences très variées et dépositaires d'un réel savoir-faire.

Gérard Rongeot

Gérard Rongeot est l'ancien directeur de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Nancéienne.

Je suis arrivé dans le secteur public au moment des lois de décentralisation qui ont impliqué des transferts de charge aux collectivités, mais également une forte responsabilisation de ces dernières. Pourtant, dans la plupart des grandes villes moyennes nationales, à l'instar de la Communauté Urbaine de Nancy, les problématiques n'ont pas forcément été les mêmes que celles que l'on a pu rencontrer en Ile-de-France. Ces villes moyennes ont dû se confronter à

l'aménagement, pris dans le sens de développement d'un territoire. Elles sont souvent aidées en cela par des agences spécialisées dans ce domaine.

Les agences d'urbanisme et les agences évolutives, qui sont des agences de développement et d'urbanisme, s'inscrivent aujourd'hui dans un contexte où les métiers sont globaux par rapport à l'ensemble des facettes du métier d'élus, et doivent faire face à une demande sociale. Ces agences, issues de la loi d'orientation foncière de 1975, sont une cinquantaine en France. Ce n'est pas une recette applicable partout. Certains territoires et certaines grandes villes n'en ont pas. Elles sont toutes différentes, puisque s'appliquant à des territoires différents, cependant elles ont quelques traits communs :

D'abord, elles créent de la culture de l'urbain, de la culture de la ville, et permettent à des gens de venir échanger sur des sujets qui les intéressent. Les agences ont une fonction d'observatoire, et permettent ainsi aux élus de connaître leur territoire. Au sein de l'ADU, sont organisées des séances de formation-information, pour aboutir à ce que les élus et les techniciens parlent le même langage.

Ensuite, elles sont capables de créer des projets sur des territoires à géométrie variable, et de gérer ces projets avec l'ensemble des partenaires présents. Elles ne sont pas que l'outil d'une grande agglomération. Elles sont en général financées par l'intercommunalité, donc elles permettent aujourd'hui d'anticiper un certain nombre de questions. Dans leurs conseils d'administration et leurs assemblées générales, se trouvent les départements, les régions, les universités, les établissements publics fonciers. Ce sont des outils qui ont la capacité de porter des projets partagés. D'autre part, elles sont de plus en plus des outils d'animation. Les agences sont le vecteur naturel de communication entre les investisseurs, les acteurs privés, et le territoire (élus et habitants).

En 1992, l'ADU de l'agglomération nancéienne a été transformée. Elle était une agence d'urbanisme, pour une agglomération de 300 000 habitants ; elle est devenue une agence de développement et d'urbanisme. Cette transformation a permis que les projets d'urbanisme soient vraiment ancrés dans la réalité du territoire et de ses usagers. Ces agences s'occupent donc aussi de la partie développement, de savoir, par exemple sur un projet de site d'activité ou d'habitat, qui va venir acheter des parcelles, de quelle filière économique il provient, et ainsi d'inventer le produit urbain en fonction de l'acquéreur et du mandeur potentiel d'opération par la suite. Le choix de Nancy est celui d'une seule et même structure qui s'occupe de mettre en perspective l'agglomération, et dans sa dimension urbaine, et dans une approche conjointe de développement et d'aménagement.

Monbéliard, Boulogne et Lorient fonctionnent aussi avec ce type d'agences. Nancy est certainement celle qui fonctionne de la manière la plus conséquente. L'agence coûte trois millions d'euros par an à l'intercommunalité, et concerne 45 personnes. Cette structure permet d'avoir une bonne lisibilité par rapport aux promoteurs, par rapport aux bailleurs de fonds, par rapport à tous ceux qui ont à agir sur la cité, et qui disposent ainsi d'une seule adresse, d'un interlocuteur unique, et d'un espace de rencontre, dont la mise en place ne revient pas aux services de la ville ou de la communauté urbaine.

Dans le cadre de cette montée en puissance de l'ingénierie territoriale, la dernière initiative en date est l'*Ecole de la Ville*. Ce projet part du constat que la ville aujourd'hui ne peut plus se faire comme nous la faisons avant 1983. Elle ne se réalise que dans la mesure où l'on est capable de la mettre en œuvre, c'est-à-dire de faire des projets en se souciant de leur exécution, tout en répondant aux attentes des populations. Il faut aussi que les élus soient capables de suivre ce que l'on invente et réciproquement. Enfin, cela implique qu'il y ait une symbiose entre le public et le privé, où l'on est capable d'impliquer ceux qui génèrent de la taxe professionnelle sur le territoire, et qui se soucient comme l'ADU de l'attractivité et de la compétitivité de l'agglomération. L'*Ecole*

de la Ville est aujourd'hui en incubation au sein de l'Agence, et devrait devenir une association ou une fondation selon la place qui sera prise par le privé. Le but de cette *Ecole de la Ville* est de créer de la culture, de la connaissance et de faire du projet partagé, à travers des ateliers sur une thématique. Aujourd'hui il existe un atelier sur les nouvelles formes de l'habitat, qui rassemble autour de la table des acteurs du monde de l'entreprise et du commerce, des promoteurs, des acteurs des collectivités locales, des élus, des gens de l'Agence, et des universités. L'autre côté original de cette *Ecole de la Ville* est la créativité. Nous avons besoin, dans ce système compétitif, dans lequel nous sommes tous engagés, d'avoir des villes qui soient créatives, des villes qui innovent. C'est pour cela qu'a été créé un incubateur territorial avec des étudiants qui changent tous les quatre mois. Ces étudiants travaillent une heure par semaine pour développer des idées, faire de la veille active. Cette *Ecole de la Ville* s'inscrit dans les logiques qui ont été définies dans le projet d'agglomération Nancy 2020. Il est nécessaire d'avoir une vision collective. On y a lancé une opération qui vise à définir un certain nombre d'axes, en s'appuyant à la fois sur le public et le privé, et qui porte sur la régulation du foncier et la régulation de l'habitat. C'est l'opération prospective Nancy 2020, qui rassemble 2000 personnes autour de la table, dont des universitaires, des acteurs économiques, des promoteurs, des bailleurs, des associations caritatives, à qui on demande de tracer le profil de l'agglomération à 20 ans, pour être capable d'anticiper ce qui se passe sur le territoire.

A Nancy, il faut se battre pour attirer des acteurs privés, car l'agglomération a encore une image négative due à la faillite de la sidérurgie et au climat. Ce ne sont donc pas les mêmes logiques que dans les communes comme Issy-les-Moulineaux qui sont à l'oeuvre. Il a fallu, à Nancy, lancer des opérations avec beaucoup d'investissement public, en finançant les espaces publics et en faisant travailler des architectes ou paysagistes connus, pour attirer des acteurs privés comme Nexity.

Jean-Luc Poitevin

Il est évident qu'il y a des règles économiques qui empêchent d'intervenir partout. Ceci étant, au niveau du foncier, le travail se prépare très en amont. Sur des territoires dont le foncier va se libérer, il y a tout un travail en amont, de la collectivité et de ses partenaires, de définition du projet.

Par exemple, à Dunkerque, la seconde phase du projet Normed concerne un terrain au cœur de l'agglomération. Il y avait une volonté de maîtriser l'éloignement des habitants aux revenus les plus modestes, donc le projet a été pensé en conséquence. Une équipe d'acteurs privés et de bailleurs sociaux a été constituée pour définir en amont le processus, et bâtir ensemble le cahier des charges pour les maîtres d'œuvre de l'urbanisme. Nicolas Michelin a été choisi. L'acquisition du projet s'est faite dans une totale transparence, du coût de construction, du prix, etc. A chaque étape, les choix urbains ont été assumés collectivement. Cela montre qu'il y a aussi un impact sur le foncier dans ce processus offensif en amont, dans cette façon de négocier en amont.

Gérard Rongéot

Il y a négociation, avec la population et avec les investisseurs. La négociation s'opère notamment dans le cadre du contrat de plan Etat-région, puis au sein de l'intercommunalité, et à des échelles plus fines ensuite. Les acteurs privés interviennent déjà au niveau du SCOT, pour voir où

ils sont capables de se mobiliser.

Pour pouvoir négocier, il faut connaître le territoire et maîtriser les besoins. Il faut réfléchir aux projets avec un cran d'avance, car la ville publique n'avance pas à la même vitesse que la ville privée. Les capacités d'anticipation sont faibles généralement dans le public, il faut donc rencontrer bien en amont les acteurs privés. Mais avant ça, il est nécessaire de définir les objectifs entre les collectivités publiques.

Intervention de la salle

Dans l'urbanisme commercial il y a démission totale de l'Etat. Actuellement ce sont les fonds de pension qui font l'aménagement du territoire en France. La loi Raffarin en 1996 devait permettre de rééquilibrer la capacité d'intervention des acteurs publics. Depuis 3 ans, l'Etat démissionne, notamment dans les périphéries. L'Etat peut intervenir, mais pas au rythme des fonds de pension, qui font des centres commerciaux gigantesques en périphérie et ces millions de m² déstructurent les périphéries actuellement. Il faut une loi. Quand un promoteur veut faire des bureaux et des emplois, avec l'argent des fonds de pension, les maires acceptent car c'est bénéfique au niveau financier. Mais il faut que l'Etat intervienne.

David Mangin

Il y a des sites attractifs, où les fonds de pension interviennent beaucoup. Ce sont des sites rentables, situés en périphérie. Le développement des commerces au centre ne se fera qu'avec un changement de mentalité, quand les gens en auront assez d'aller loin des centres. Il faut construire la ville sur la ville, mais la société individualiste va à l'encontre de cette idée.

André Santini

En tant que maire, les transactions sont conclues avec les acteurs privés qui proposent le plus d'argent. A Issy-les-Moulineaux, le marché découvert marche très bien. On envisage la construction d'un nouveau centre commercial. Il y a une complémentarité entre grandes surfaces et petits commerces. Il faut combattre les fonds de pension, qui arrivent de nulle part, sans dire ce qu'ils font, ni qui ils sont.

François Delarue

Il y a trente ans, la DDE avait réfléchi à l'urbanisme commercial. Mr Delarue était allé présenter le fruit de cette réflexion devant la Chambre de Commerce de Nancy et il lui a été reproché de vouloir implanter des centres commerciaux à la périphérie ; mais cinq ans après des centres commerciaux se sont effectivement implantés, avec un projet bien plus gros que celui proposé par la DDE.

En France il n'y a pas d'expertise publique en urbanisme commercial. Mais le commerce fait la ville. Les seuils instaurés par des lois n'empêchent rien. Ce problème n'est pas réglé. Les tentatives de planification de l'urbanisme commercial, avec les schémas départementaux d'urbanisme commercial, ont échoué. Depuis trente ans, personne n'a apporté de réponse au problème de l'urbanisme commercial. Cela suppose l'existence d'un pouvoir de décision, à une échelle supérieure à celle de la commune.

David Mangin

On est toujours dans l'équation de la ville et de l'automobile. Premièrement, il faut continuer à faire des centres commerciaux. Cela n'impose pas de faire des mers de parking devant pour expliquer aux gens qu'ils vont pouvoir stationner, on peut les faire au dessus. Ensuite, l'équation commerce et automobile n'est pas la seule équation possible. Certains centres commerciaux acceptent que les lignes de tramway arrivent jusqu'à eux, alors qu'avant ils refusaient pour pouvoir trier leur clientèle. Enfin, on peut imaginer faire des centres commerciaux plus petits, à toutes les échelles et pour toutes les accessibilités. C'est quelque chose qui devrait être défini au niveau du PLU.

Gérard Rongeot

L'urbanisme commercial est un des gros problèmes à régler dans la planification. Il faut maintenir les commerces car cela participe des ambiances qui touchent aux racines même de la ville. Cela touche aussi aux problèmes des ressources financières des communes et aux batailles intercommunales. Cela pose des questions par rapport à la contrainte environnementale. Tous ces conflits sur l'urbanisme commercial sont difficiles à résoudre. L'agence de Nancy a travaillé sur le schéma départemental d'équipement commercial, puis à travers les POS et PLU. Mais même quand la planification se penche sur ce problème, les conflits sont difficiles à gérer. A l'agence de Nancy, il y a une personne qui ne fait que ça, qui travaille sur la culture, l'anticipation et la négociation avec les enseignes commerciales. C'est un domaine où l'ADU n'a pas le pouvoir.

La santé est une autre facette de la relation public/privé. A Nancy, on a lancé un partenariat public/privé, et on a découvert *a posteriori* que des fonds de pension venaient de faire main basse sur les cliniques privées de l'agglomération. Aujourd'hui, ils doivent donc générer des profits de 15 % pour les actionnaires et cela conduit à une dégradation des équipements de santé. Il y a d'autres exemples de problèmes d'injection de capitaux privés dans des projets, qui aident le public à financer les équipements mais qui impliquent de devoir verser des dividendes *a posteriori*, et donc peut-être d'avoir une qualité de service moins élevée. A travers la frénésie de demande d'équipement sur les agglomérations, si le pouvoir public décide de répondre à toutes les demandes, le partenariat avec les acteurs privés s'impose, qui d'ailleurs se précipitent dessus, et après l'addition est très salée. Il y a un devoir d'information des élus sur l'impact à moyen terme du besoin de rentabilité de ces capitaux. Ça doit être rentable à tout prix. Il faut faire de la prospective et se pencher sur la façon dont les équipements sont financés dans les agglomérations françaises aujourd'hui .

Intervention de la salle

Aujourd'hui les responsables de l'urbanisme doivent se battre pour qu'il y ait des commerces au bas des immeubles de bureaux. A St-Denis par exemple, le pôle tertiaire a émergé mais il n'y a pas de commerces en rez-de-chaussée parce qu'il a fallu s'incliner devant les promoteurs, qui n'en voulaient pas. Et aujourd'hui on est toujours dans une culture de défiance. En tant que responsable de l'urbanisme, je constate que chacun des acteurs défend ses intérêts, sans travailler en partenariat avec les autres. Et les élus sont responsables du projet urbain devant leurs électeurs. La problématique foncière est très importante, notamment concernant les commerces de proximité. Les décrets de la loi qui permet aux collectivités de préempter les fonds de commerce ne

sont pas encore sortis. C'est donc très risqué juridiquement de le faire, mais c'est la seule solution si l'on ne veut pas qu'il y ait uniquement des banques et des agences immobilières. La question du foncier est au cœur du débat. Et aujourd'hui, il y a les ZAC faciles où l'on ne fait que des bureaux, et d'autres où l'on veut des équipements, des petits commerces, non rentables et où c'est la ville qui, *in fine*, doit financer. Car les petits commerçants ne peuvent pas acheter des locaux dans des lots rénovés.

Jean-Luc Poitevin

Il ne faut pas oublier qu'il y a aussi des problèmes dans les partenariats entre acteurs publics, ou entre acteurs privés. Il arrive que certains acteurs de Nexity soient en conflit avec des promoteurs, et Nexity a aussi la casquette promoteur sur des opérations de logement. Les projets sont complexes, mais si l'on s'y prend d'une autre façon, on peut avancer. Chez Nexity, il y a une charte garantissant une intervention dans cinq quartiers ANRU. Culturellement, il faut que les équipes changent de mentalité, que le projet passe avant tout, car c'est cela qui conduit à la bonne réussite économique. Chacun cherche pour l'instant à minimiser son risque sans être créatif. Ce n'est pas la bonne démarche.

A St-Ouen, il est vrai que dans la partie tertiaire, le premier réflexe a été de ne pas mettre de commerces en rez-de-chaussée car les investisseurs n'en veulent pas. Le travail a été mené en collaboration avec la SEM et la collectivité, et finalement des commerces ont été réalisés. Trop souvent, on rentre trop vite dans les conflits d'acteurs et la méfiance, sans passer par le débat, qui permet d'avancer ensemble sur les projets.

François Delarue

Une autre problématique est celle de la mise en concurrence des opérateurs publics et des opérateurs privés. Les opérateurs publics n'ont pas à être complexés face aux privés, ils ont des atouts à faire valoir, notamment le fait d'être indépendants, si ce n'est des intérêts de leur mandant qui est en général politique. Ils sont inscrits dans la durée, n'ont pas à faire des marges de 15 %, et peuvent faire des choix pour améliorer la qualité urbaine des projets.

Conclusion des débats de la matinée, par Rémi Cambo

Les intervenants ont souligné que les rapports entre acteurs publics et acteurs privés dans l'urbanisme étaient anciens, et aujourd'hui devenaient incontournables. La bonne réussite des projets nécessite dans ce contexte que la maîtrise d'ouvrage publique soit claire dans ces choix, et forte pour les faire appliquer. Elle doit s'attacher des services compétents, notamment pour définir une programmation cohérente en amont des projets, afin de peser au mieux dans la négociation.

Deuxième Table Ronde

Elle réunit :

Georges Amar (directeur de la stratégie à la RATP)

Mireille Ferri (Vice-présidente de la Région Ile-de-France)

Isabelle Vallentin (SODETAT 93)

François Grether (urbaniste)

Nathan Starkmann (agence d'urbanisme de Lille Metropole)

Elle est animée par **Monsieur Rémi Cambo**.

Cette table ronde porte sur les rapports entre la ville et la mobilité.

Mireille Ferri

La mobilité ne peut pas être dissociée de l'organisation de l'espace. Selon les usagers, la perception de la mobilité est différente, notamment pour des raisons économiques. Par exemple, plus la catégorie socio-professionnelle est élevée, plus une longue distance entre le domicile et le travail est facilement acceptée. Certaines personnes sont prêtes à beaucoup se déplacer, d'autres moins, d'où des besoins et des envies de transports différents. C'est pourquoi le droit à la mobilité est difficile à mettre en œuvre.

Certaines personnes disent qu'en Ile-de-France, l'absence de mobilité résidentielle et des changements d'emploi fréquents imposent à la collectivité de s'habituer. Mais, cette idée que la mobilité est la variable d'ajustement du territoire semble inacceptable. Car, si l'on accepte cet éloignement potentiel très grand, cela signifie que l'on accepte aussi un coût élevé du déplacement, ainsi qu'un coût environnemental élevé, une vie sociale complexe, et un temps difficile à gérer pour les individus. La notion de ville compacte veut dire que la ville est cohérente, avec un tissu où la mixité des fonctions est assurée, avec le moins de mobilité contrainte possible et le plus de mixité fonctionnelle et sociale.

Quand on lit les schémas directeurs antérieurs de l'Ile-de-France, on voit qu'ils proposaient de grandes infrastructures. Aujourd'hui, on essaye de proposer une forme qui aille plus loin que le polycentrisme, ce qui implique de créer des polarités, des mixités fonctionnelles, avec des pôles d'emploi, de logements, de services, avec leurs propres systèmes de mobilité collective. Mais il est difficile d'anticiper sur des formes de densification urbaine possibles.

Notons que d'un point de vue sociologique, l'irruption de la question de l'emploi des femmes, et des familles monoparentales, entraîne une mobilité spécifique et oblige à réfléchir à différentes échelles. De même, le mouvement de développement de la gouvernance dans les collectivités locales fait changer l'échelle des projets. Or, aujourd'hui on a encore du mal à traiter ces changements d'échelle.

Il y a un paradoxe apparent sur la démocratie. Le temps de la démocratie n'est pas le temps long. Or, quand on veut construire une grande infrastructure, les temps de la réalisation et de la concertation sont en décalage. Il est compliqué de coordonner les deux. Il est souvent dit que

lorsque l'on est au niveau local, on a du mal à concevoir l'organisation du global. Ce n'est pas certain, car les questions ne se résolvent pas toujours à grande échelle. Par exemple, lors de la conférence citoyenne, Mme Ferri a dit que le mot-clé du schéma directeur serait « densification ». Même sa majorité au conseil régional a été réticente en pensant aux élections, à la réaction des partenaires, et en disant que les gens veulent un pavillon avec un jardin. C'est vrai, mais il est nécessaire d'expliquer aux gens que ce qu'ils ont gagné sur le foncier, ils le dépensent en deuxième voiture, en essence, en impossibilité d'emmener les enfants au gymnase le mercredi après-midi, etc.

Ici, et dans les débats depuis deux ans, on a libéré la parole, on a mis en lumière ce que peut être une ville compacte, que cela peut être durable, et pourquoi on a intérêt à réinventer un imaginaire urbain. Quand la question est posée aux citoyens, il y a un risque. Un panel a été choisi, qu'on a formé en deux weekends et auquel on a posé la question. On a invité des experts qui prêchent tous différentes choses : certains sont pour la mobilité, d'autres contre. Et à la fin, on a demandé aux gens leur avis. Ce qui est ressorti, c'est qu'il faut proposer une densification conditionnée à la qualité urbaine, aux questions d'insonorisation, à la proximité des activités, notamment l'emploi. Quand les citoyens non organisés, non militants, disent que ce qui serait formidable, ce serait d'inventer des maisons individuelles superposées, les architectes et les urbanistes doivent y réfléchir. Ça peut paraître un vrai paradoxe mais il faut penser à cette proposition. Il y a aussi des exemples où la concertation ne fonctionne pas, comme pour le barreau d'interconnexion TGV Massy-Valenton. Mme Ferri a passé du temps à travailler dessus, et une fois arrivée au conseil régional en tant qu'élue, on lui a dit qu'on ne le faisait pas. C'est schizophrénique. L'acteur principal qui doit organiser l'acceptabilité par la population (protection phonique, etc.) pour que le projet soit accepté au niveau local, ne l'a pas fait, et c'est pour cela que ça a bloqué. Ce n'est pas par excès de démocratie. C'est parce qu'à un moment on a du mal à prendre en compte les conflits d'échelles : des problématiques qui peuvent paraître voisines, peuvent se traduire de différentes manières selon l'échelle à laquelle on les aborde, et ce n'est généralement pas l'aménageur qui gère ce conflit d'échelle.

Sur la question du besoin en grandes infrastructures, il faut préciser quelles infrastructures. Une ville compacte est une ville irriguée par un réseau de transports en commun. En Ile-de-France il existe un besoin de rééquilibrer le réseau avec des infrastructures tangentielles de banlieues à banlieues, qui soient plus rapides que le tramway, parce que lorsqu'on va au travail, on est pressé et on n'a pas envie de perdre du temps dans les transports. Aujourd'hui on a donc engagé une réflexion sur les conditions d'acceptabilité de la création d'1,5 millions de logements en 20 ans en Ile-de-France, dont la plus grande partie en première couronne, c'est-à-dire en zone agglomérée centrale. On est donc dans la réorganisation urbaine. Or, il n'y a pas plus puissant qu'une bonne infrastructure de transports en commun. Actuellement il manque à la région un maillage essentiel, de banlieues à banlieues, et notamment dans l'Est parisien, puisque les inégalités territoriales se marquent aussi dans l'accessibilité des territoires. Rendre un territoire accessible ne résout certes pas les inégalités sociales, mais permet au moins de rééquilibrer les inégalités territoriales. L'IAURIF milite pour la densification parce que l'espace doit être considéré comme un bien rare, et que pour protéger les espaces ouverts, le gaspillage n'est pas acceptable. Ensuite, l'accessibilité rapide des activités (emplois, services, etc.) ne peut pas se faire avec un tissu diffus. Enfin, le contexte énergétique, c'est-à-dire la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et donc de réduire le besoin en véhicules indépendants, et aussi la contrainte économique liée à l'augmentation du coût du pétrole, poussent à agir. L'échelle de temps est bousculée par l'urgence, notamment celle de la contrainte environnementale. Donc il faut réagir plus vite et trouver des financements, alors que l'Etat n'intervient plus, fait à déplorer. Il y a donc une prise de

responsabilités, des idées à inventer, sur ce que nous ne pouvons pas ne pas faire.

Quand on discute avec des experts sur la possibilité de créer des logements, on a des échanges toniques. Un expert disait que construire 60 000 logements par an, alors qu'aujourd'hui on n'en produit que 30 000, ce n'est pas possible, et par conséquent qu'il faudrait tout baser sur la mobilité. Pourtant, ne pas offrir cette mobilité serait inacceptable, mais il est pire de l'offrir sans avoir les logements, de l'offrir en milieu diffus. Pour que la densification se fasse, il faut que l'élaboration du schéma directeur se fasse dans la collaboration, et en rassurant les élus sur ce que veulent leurs électeurs. Ces logements sont nécessaires. La région a un fort taux de natalité, on ne peut pas fermer les frontières, et la population née en Ile-de-France vieillit et passera sa retraite ici. Il faut répondre à la demande sociale, c'est une obligation. Il faut le courage politique. Il se fabrique par le consensus. Aujourd'hui la solution n'apparaît pas aisément. Les départements vont devoir faire des efforts. Mais il est difficile d'inciter les collectivités locales à accueillir de nouveaux logements sous d'autres formes que les lotissements ; d'autant plus qu'à chaque fois que la région essaye de proposer des solutions, l'Etat l'empêche de le faire au nom du principe de subsidiarité. Concernant le foncier, la région a attendu deux ans avant d'avoir son établissement public foncier. Et au même moment, deux départements franciliens se sont vus accordés le droit à un EPF. Se pose alors la question de la coordination et du financement de ces établissements. Alors, comment produire de l'intensification urbaine à court terme quand les collectivités locales n'en ont ni les moyens techniques ni les moyens financiers ? Il faut faire des appels à projet comme dans l'exemple des docks de St-Ouen. Il faut passer par du volontariat incitatif, et donc mettre la main au portefeuille. Si l'on ne trouve pas la bonne manière de faire du partenariat public/privé, et de faire collaborer les collectivités locales, la densification est vouée à l'échec.

Le processus ne peut pas s'étaler sur le très long terme, car l'avenir est incertain. Il faut donc être réactif et mobiliser les moyens intellectuels et financiers pour nous adapter à des situations qui vont fondamentalement changer. Un outil de rationalisation de la densification développé par l'IAURIF nous a montré qu'il y avait du foncier disponible pour réaliser ces 1,5 millions de logements. Le problème n'est pas de trouver du foncier, il est politique.

Nathan Starkmann

Concernant la mobilité, on constate que les budgets-temps ne varient pas beaucoup pour les ménages. Mais il y a une baisse de l'utilisation des transports, en particulier de la voiture, à cause de l'augmentation du coût. L'augmentation de la mobilité n'est donc pas sans fin, même si les formes de mobilité se complexifient. Est nomade celui qui déplace son domicile. Or, les individus sont de plus en plus impliqués dans le lieu de leur domicile. Les hyper-mobiles sont souvent les plus impliqués localement.

Concernant le poids des grandes décisions sur les grandes infrastructures : les infrastructures sont là pour très longtemps, elles résultent de choix lourds. Alors que les schémas directeurs sont réévalués tous les dix ans. Il faut composer avec ce décalage. Par exemple, à Lille, il y a aujourd'hui un métro saturé aux heures de pointe ; un grand projet de tramway-train est prévu pour décongestionner le métro, et il y a de la place pour le débat. Mais il est probable que le SCOT sera obligé de suivre les réalisations en transports car les moments de discussion pour l'infrastructure et pour le document d'urbanisme sont déphasés.

A propos des conflits d'échelles et de la mobilité, c'est déjà une bonne chose d'intégrer la grande dimension dans le projet local. Car on gère déjà de la mobilité quand on décide de

l'implantation de bureaux ou de logements sociaux. Beaucoup de projets locaux impliquent fortement la mobilité. La question intéressante est de savoir qui les porte. La concertation est présente au niveau local. A Lille Métropole, ce sont les communes qui organisent la concertation. Mais les enjeux de la grande dimension sont parfois mal représentés à ce niveau local. Les questions de l'aménagement de la grande échelle doivent-elles être portées à ce niveau ? A Lille, un projet de rocade autoroutière a rencontré une levée de bouclier au niveau local et est porté par l'Etat. Il faut réussir à intégrer les grandes infrastructures à la ville. Sur Lille-Roubaix-Tourcoing, il existe un grand boulevard urbain sur lequel on roule trop vite, et que l'on pourrait modifier en l'intégrant, sans diminuer sa capacité à permettre les déplacements. Plus la démocratie avance, plus le débat est ouvert, plus les intérêts locaux s'expriment, et plus il est difficile de convaincre et de passer à la réalisation du projet. Les SCOT, avec des intentions peu précises, conduisent malgré eux à des débats locaux très précis, ce qui est un peu paradoxal. La difficulté à décider incite à ne pas aller très loin dans la précision du projet, et donc rend encore plus difficile le projet quand les documents planificateurs n'anticipent pas suffisamment.

Concernant le besoin d'infrastructures de transports en commun pour faire une ville compacte, on peut reprendre les arguments de Mireille Ferri. A Lille, l'ambition dans le schéma directeur est de reconstruire la ville sur la ville : 2/3 des logements à construire sur 20 ans sont prévus dans le tissu urbain existant. A Lille, il y a un réseau de transports en commun avec un métro et une ligne de tramway dont l'utilisation est faible. L'aménagement à partir de ces caractéristiques historiques et des objectifs environnementaux nous amène à avoir des projets d'infrastructures importants pour l'avenir. La question de lourdes infrastructures de transports est posée dans le schéma directeur et le sera aussi dans le SCOT à venir. Dans des conditions différentes de celles de l'Ile-de-France, puisque Lille a une faible croissance démographique, l'agglomération lilloise a aussi besoin d'un doublement de la production de logements. Or, les régions n'ont aucun moyen réglementaire de peser sur les aménagements. A Lille, l'agence d'urbanisme fait les PLU, mais après il y a tout un travail militant auprès des maires, pour pouvoir mettre en œuvre les orientations.

Il y a un champ qui n'est pas suffisamment approfondi par les techniciens, c'est la communication, l'explication. On a peu d'outils délivrables sur le renforcement des densités. Avec d'autres agences d'urbanisme, on a compilé un texte traitant de divers moyens de densification. Il y a un important travail à faire sur la connaissance et l'expérimentation de l'augmentation des densités. Il faut montrer qu'on peut faire de l'aussi bonne qualité de vie en remontant les niveaux de densité que l'on constate actuellement. La périphérie est un lieu pour faire de la compacité. Mais il en existe d'autres : de grands enjeux de renouvellement urbain sont présents dans les tissus délabrés des années 70, et des friches industrielles.

Georges Amar

Contrairement aux propos de Mr Starkmann, il semble que la mobilité va croître. Mais qu'est-ce que la mobilité ? C'est un mot très utilisé, très à la mode. Avant on disait déplacement, trafic, transport. La mobilité est la mobilité de chaque individu. Il ne faut pas l'entendre en nombre de kilomètres par tête. La mobilité est le pouvoir de bouger, contrairement aux difficultés des personnes à mobilité réduite. Cette mobilité n'a pas de raison de s'arrêter. Elle prend beaucoup de sens. Nous sommes ce que l'on peut appeler *Homo Mobilis*, mais pas nomades. Le rapport entre la mobilité et le lieu est en train de changer. *Homo Mobilis* est en train de redécouvrir la lenteur. Désormais on ne va plus de lieu en lieu mais de mouvement en mouvement. Plus on est mobile, plus on a besoin de bases. Le lieu est donc le tremplin de la mobilité.

Concernant les infrastructures, la question à se poser est : quel métro pour le futur ? Il est intéressant de réinterroger les contenus : qu'est-ce que le métro ? Un tube avec des milliers de voyageurs par jour, mais pas seulement. Qu'est-ce que le métro dans la nouvelle économie, avec des nouvelles sociabilités ? Pour l'instant c'est l'infrastructure du XIX^{ème} siècle aboutie, mais peut-être pas le concept du XXI^{ème} siècle. Nous avons encore besoin de systèmes puissants, à grande échelle. Que sera le métro dans l'univers des échanges inter-individuels dans lequel nous sommes en train de rentrer ? Le métro, c'est la foule homogène silencieuse. La foule va changer de nature. Nous entrons dans l'ère de la foule interactive, qui existe sur internet. Le métro va-t-il rester un système de flux homogènes, efficaces et silencieux ou va-t-il entrer dans le monde des échanges généralisés avec des potentialités extraordinaires de multiplication des relations ? C'est la question. Un endroit où passent des millions de personnes par jour ne peut pas être silencieux. Le métro du XIX^{ème} siècle était l'endroit où l'on circulait et où il n'y avait rien à voir. Aujourd'hui ce n'est déjà plus le cas. Comment marier la puissance et la relation, la puissance et la ville ? Le métro (subway) a été créé dans l'idée qu'il fallait séparer le transport de la ville pour être efficace. Aujourd'hui on peut avoir la puissance *et* l'urbanité.

Isabelle Vallentin

Concernant les conflits d'échelles de mobilités, il semble qu'il y a deux échelles de réflexion. Aujourd'hui, il y a l'échelle des mobilités travail-résidence, mais aussi celle des mobilités au sein du quartier. Aménager c'est travailler sur ces différentes mobilités. Il faut insérer cet aspect dans la réflexion sur l'aménagement. C'est difficile car il y a autant de citoyens que de mobilités. Il est nécessaire d'associer les espaces, sans séparer les différents types de mobilités (en automobiles, en transports en commun, avec des circulations douces). Il faut savoir qu'aujourd'hui on pense de plus en plus la mobilité dans la relation au quartier. Il existe une attente importante de la part des citoyens sur la mobilité pour aller à l'école, à la bibliothèque, à la boulangerie, etc. En banlieue ce n'est parfois pas aisé. L'aménageur doit aussi se pencher sur cette mobilité du quotidien.

Il apparaît cependant que l'on a encore besoin de réflexion à grande échelle, de transports à grande échelle. On ne peut pas simplement se dire qu'à présent on ne va faire que de la mobilité à l'intérieur des territoires. Les infrastructures ne sont pas encore totalement installées, il y a des évolutions mais la grande échelle existera toujours. Concernant la réflexion sur les boulevards urbains : on travaille la ville mais le local n'est pas en train de réduire les infrastructures pour que ça ne circule plus dessus. Il y a des aménageurs qui travaillent sur la compatibilité des fonctions, pour faire en sorte que ces infrastructures ne soient pas seulement des réseaux mais aussi des outils pour la ville. Il ne faut pas opposer les échelles ; on travaille sur la complexité de la mobilité pour faire en sorte qu'à toutes les échelles elle fonctionne en même temps.

Concernant la densité, tous les opérateurs sont d'accord pour dire qu'elle est utile voire nécessaire dans le contexte actuel. Mais la densité fait peur aux citoyens et aux élus, notamment dans les secteurs qui ont déjà connu des échecs urbains. C'est pourquoi par exemple, en deuxième couronne en Seine-St-Denis, on réalise actuellement plus d'habitat de type pavillonnaire. En première couronne, comme à St-Ouen, c'est différent car il y a déjà de la densité, il n'y a qu'à l'accompagner. En deuxième couronne il faut créer la densité. En revanche, à St-Ouen, le projet du schéma directeur nécessite un financement, qui ne pourra pas être assuré par la seule collectivité locale.

François Grether

Concernant les conflits d'échelles, il est nécessaire de relier les différentes dimensions des territoires, de passer de visions sur de vastes territoires à des transformations à de plus petites échelles. Et c'est très difficile.

Les choix d'investissements lourds résultent certes d'études techniques, mais ils se discutent à un niveau qui échappe à la construction urbaine interdisciplinaire. Donc les urbanistes sont réduits à tenter d'exploiter au mieux les infrastructures existantes.

Voici un cas concret : Lyon Perrache. Dans les années 1970, c'était le premier pôle d'échange autoroute-TGV. Il fonctionnait bien mais pesait négativement sur son environnement proche, car il était coupé de l'espace public. Du temps de Raymond Barre, on essayait de réconcilier les infrastructures avec le territoire, pour en tirer le meilleur parti. Des propositions ont été faites, elles coûtaient cher et résultaient d'une prospective à long terme, donc Raymond Barre était content car bientôt en fin de mandat. Puis est arrivé Gérard Collomb, qui a fait changer le projet d'optique en disant qu'il avait six ans devant lui et que déplacer le métro c'était trop cher et trop long. Donc son but a été de mettre en valeur le développement urbain pour montrer le potentiel de la ville, et de laisser à plus tard les grands investissements. Ainsi, à un moment il faut devenir opérant et faire des choix lourds, dans des logiques fortes. Sur un ancien schéma directeur, la réflexion d'aménagement n'a commencé que deux mois après que la décision fut prise de faire EOLE et METEOR. Il est nécessaire d'articuler les différentes échelles de territoires et de temps, et de circuler librement entre ces paramètres. Notons qu'en France l'empilement des niveaux institutionnels ne simplifie pas les choses.

On peut soutenir la ville compacte et celle de la densification (c'est le cas de Mr Grether), mais il faut comprendre qu'on a laissé faire le contraire pendant des décennies.

Concernant le « local », on en parle comme si ça avait une définition bien établie. Il existe une demande d'identification avec le contexte proche, mais en même temps on est de moins en moins asservi à un tissu, à l'inverse de ce qui existait il y a un siècle, où chacun était prisonnier de son environnement immédiat.

D'autre part, nous n'avons pas parlé du fret, mais les marchandises représentent une grosse partie des flux dans les métropoles. Le fret ferroviaire doit avancer. Il faut se poser la question de l'intégration du transport de marchandises dans la ville.

Mireille Ferri

Pour faire accepter la ville à ceux qui en sont ses habitants, les questions de l'isolation à la fois thermique et sonore, de l'accessibilité, de la sécurisation des espaces, de l'imbrication d'espaces ouverts publics et d'espaces ouverts privés de type jardins fermés, sont fondamentales. Ce sont des évidences que l'on semble redécouvrir et qui peuvent fabriquer effectivement un autre modèle de ville que celle du XIX^{ème}. Quant à la disponibilité physique d'espace foncier, mis à part le coût du foncier, elle est suffisante sans avoir besoin d'aller miter encore plus de nouveaux territoires.

Qu'en est-il des rapports entre l'Etat et le Schéma directeur de la région Île de France

(SDRIF) et comment ce dernier se situe-t-il ? Le SDRIF, contrairement aux schémas directeurs antérieurs, possède un caractère prescripteur. Il s'impose donc aux autres documents d'urbanisme qui lui sont inférieurs, dans un rapport de compatibilité. Il dispose donc, pour la première fois, d'une certaine marge de manœuvre confiée par l'Etat malgré ses multiples réticences. Ainsi, il demeure un certain nombre de débats entre l'Etat et la région Ile-de-France quant aux possibilités de planification du SDRIF.

Par exemple, le SDRIF, en tant que document d'urbanisme, établit une carte de destination des sols où sont tracés très finement tous les espaces agricoles, boisés ou naturels que l'on souhaiterait protéger, ainsi qu'à côté des zones déjà urbanisées, des potentiels d'urbanisation. Or, l'Etat accuse le SDRIF de se substituer aux SCOT, SCOT qui, dans le cas de la région d'Ile-de-France, n'existent pas ! En réalité, l'Etat souhaiterait que le SDRIF se contente de revenir à des « zones pyjamas » c'est-à-dire des zones mixtes, à géométrie variable, où l'on peut faire à peu près tout ce que l'on veut, à condition de respecter une proportion. Le SDRIF perdrait alors tout son sens en tant que document d'urbanisme. Un autre débat porte aussi sur la volonté du SDRIF de conditionner les zones ouvertes à l'urbanisation par un texte ayant autant d'importance que la cartographie et dans lequel il serait possible d'indiquer des orientations fortes telles la mobilité, la mixité etc. Là encore, l'Etat nous accuse de ne pas respecter la subsidiarité.

Il existe aussi un désaccord entre l'Etat et la région quant au devenir des espaces que l'on urbanise : faut-il y faire uniquement du logement ? Si on prend l'exemple de Seine Amont, sur ce territoire au bord de Seine, là où il y a actuellement de la production industrielle ou postindustrielle, des dépôts d'hydrocarbures, etc., l'Etat voudrait récupérer l'espace en déménageant ces activités afin de faire du logement. Or, il semblerait plus pertinent de maintenir de l'activité économique et même industrielle, et de la faire évoluer afin d'inventer là une forme de réindustrialisation innovante de l'Ile-de-France. Ce secteur se considère comme un secteur de servitude parce qu'il a la gestion des eaux, la production de l'électricité, la gestion des déchets et les emprises de transports collectifs. Or, ces activités font partie des sujets majeurs de demain, et au lieu de les éliminer pour faire du logement, il faudrait faire de ce secteur un espace d'industrie tourné vers de nouvelles activités innovantes dont la région va avoir besoin à l'avenir. Il est important et nécessaire de faire du logement, mais pas que du logement. Cependant, l'Etat vient de mettre en place sur ce territoire une Opération d'Intérêt National (OIN) qui a donc quasiment la même portée qu'une directive territoriale d'aménagement. Par conséquent, cette OIN efface les capacités d'aménagement des collectivités locales et prend le pas sur les autres documents d'urbanisme existant.

On peut alors se demander dans quelle mesure le SDRIF risque d'être juridiquement effacé et contourné par la multiplication des OIN.

Cette peur de l'ingérence étatique en matière d'aménagement ne semble pas injustifiée. D'une part, le SDRIF est un document qui doit être validé par le Conseil d'Etat, ce qui lui donne une valeur juridique que même l'Etat ne peut pas ignorer. D'autre part, à l'heure de la décentralisation, l'Etat n'est plus en mesure de mettre en place des projets qui vont à l'encontre du choix des collectivités, notamment parce qu'il ne peut plus les financer seul et qu'il doit donc apprendre à négocier. Afin de mener à bien ces négociations, la région doit faire valoir ses propres outils d'aménagement tels que les grandes orientations du schéma directeur qui doivent aussi être respectées par l'Etat dans le cadre des OIN. Par exemple, dans le cas de Saclay, la région est en train de négocier avec l'Etat sur la base d'un mandat donnant des grandes orientations tel que le fait de ne pas descendre en dessous de 2 300 ha dédiés à l'agriculture, ne pas urbaniser le centre du

plateau et donc de ne pas y faire passer les infrastructures lourdes de transport collectif. Il est regrettable que la région ne dispose pas des mêmes outils d'aménagement que l'Etat. Le SDRIF pourrait, par exemple, bénéficier de l'utilisation des conventions d'agrément qui permettent de conditionner les surfaces de bureau pour pouvoir créer du logement. Malheureusement, l'Etat se réserve l'usage des conventions d'agrément et prive donc la région d'un outil d'action.

Par rapport au programme régional, on nous interroge sur la mise en place de chiffrage concret des objectifs de construction de logement, de densité. Si on comprend bien l'objectif d'amélioration du logement, les chiffres associés sont plus discutables. Mais le SDRIF a la nécessité de se projeter dans un contexte d'avenir incertain sur une échéance de temps qui fixe le cap. Il est vrai que le chiffre de 1,5 million de logements neuf semble énorme et peu réalisable. Cependant, il permet de matérialiser l'objectif et de rendre visible l'ampleur du problème. Ce sera à la conférence d'évaluation de s'interroger sur la pertinence à long terme de cet objectif, d'identifier les blocages empêchant sa réalisation, d'avoir la capacité de faire évoluer ou non l'objectif, d'essayer de l'adapter...

Il est vrai qu'aucune ville ne s'est jamais faite à coup de programmes généraux. Par rapport à la réalité des villes, la programmation est ce qui change le plus souvent afin de suivre cette réalité. Nous ne sommes plus à la grande époque de la planification à la française qui permettait d'exprimer un grand geste sur plusieurs décennies mais sans ce souci des outils, des stratégies, des acteurs et de l'évaluation permettant de suivre ces grandes intentions. Le SDRIF cherche à réinventer une nouvelle manière d'appréhender l'aménagement planifié. C'est pour cela qu'il s'appuie sur cinq parties. Il y a un document d'orientation, une cartographie, ainsi qu'une boîte à outils financiers, réglementaires, juridiques, et contractuels. C'est aussi un plan d'action présentant une stratégie, un phasage préférentiel et pas une programmation. Enfin, il met en place une conférence d'évaluation, c'est-à-dire des acteurs, conseil régional, départemental, intercommunalité, etc., qui vont être à même de se tenir régulièrement informés de la façon dont les grandes orientations du SDRIF, sur lesquelles ils sont censés avoir convergé dans le document d'aménagement, sont transférées dans leur programmation annuelle.

François Coutel

François Coutel est urbaniste de l'Etat.

Par rapport à ce plaidoyer pour la région, on peut avoir une réaction quelque peu critique. On peut se demander, notamment, s'il était nécessaire, en complément des Etablissements Publics Fonciers (EPF) départementaux, de créer également un EPF régional. Fallait-il obligatoirement pour que la région soit compétente à gérer son aménagement, qu'elle développe ses propres structures et outils ? N'aurait elle pas pu récupérer et faire évoluer les Agences Foncières et Techniques de la Région Parisienne (AFTRP) afin d'en faire des outils d'intervention à un échelon beaucoup plus pertinent, le département ? On peut en effet regretter la difficile articulation entre différentes échelles : le régional et l'urbain qui souffre de l'insuffisance de l'échelle intermédiaire. Cette problématique de l'articulation inter-scalaire en aménagement reste omniprésente en France et nécessite de faire en permanence le grand écart entre le global et le très local, les grands enjeux régionaux et les projets urbains. La région Ile-de-France est peut être passée à côté de l'opportunité de revaloriser les échelles d'aménagement intermédiaires.

George AMAR

Il apparaît que la question large, globale et difficile qui se pose actuellement est : qu'y a-t-il après la planification ? Ce terme ne semble plus adapté, mais quelle est la démarche à adopter pour construire l'avenir sans cette planification ? Mireille Ferri a bien mis en évidence la nouvelle dynamique d'échange, de communication, et de dialogue renouvelée pour ne plus penser l'avenir en termes de planification mais en termes d'innovation.

Pour revenir à la question de l'intermodalité, on observe ces dernières années un accroissement des demandes de mobilité mais aussi de leurs variétés, de leurs échelles. En effet, nous entrons dans une période où les modes sont en train de changer de nature. Il convient, dans ce sens, de ne plus parler seulement d'intermodalité mais de transmodalité pour rendre compte de cette multiplication et de cette innovation des modes de transport. En effet, en plus du renouveau du vélo ou du co-voiturage, on est en train d'inventer des modes d'un genre nouveau qui transgresse les barrières spécifiques, pour employer une métaphore biologique. Il y a ainsi des bus qui sont des métros, des métros qui ne sont plus des métros, des systèmes de marche à pied qui sont des bus comme le fameux pédibus. Cette innovation modale nous invite à nous interroger sur la passionnante histoire des modes. Qu'est ce qu'un mode, ce concept fondateur de toutes les réflexions sur le transport ? Au premier abord, on peut retracer de manière linéaire l'évolution des modes, des bipèdes à l'avion. Mais quand on regarde les villes françaises, on voit que la grande innovation actuelle c'est le retour du tramway et du vélo. Ce ne sont donc pas des innovations radicales mais des sortes de modes différents et transgressants. On parle beaucoup des modes de transport collectif en opposition à la voiture particulière. Mais il faut rappeler que cette distinction conceptuelle est française. Au Etats-Unis on fait la distinction entre *drive alone*, c'est-à-dire « conducteur solitaire » et *high occupancy* qui commence à partir de deux personnes. C'est dans cette différence de distinction conceptuelle que tendanciellement des innovations modales intéressantes apparaissent tel que le covoiturage, les lignes de voiture, le transport à la demande, les taxis collectifs, ainsi que des innovations utilisant les nouvelles technologies comme les sites internet... Les déplacements vont à l'avenir basculer vers ces nouvelles formes transmodales, transgéniques de transport.

Mireille Ferri, Isabelle Vallentin, Nathan Starkmann

Dans le métier d'urbaniste, la thématique de la mobilité est un sujet fréquent. La question se pose, par exemple, de savoir comment intégrer dans la ville tous les différents modes de transport et assurer leur complémentarité. Il ne s'agit pas d'appréhender chacun des modes de manière sectorisée. Ainsi, même si la voiture conserve une position centrale dans la réflexion de l'aménageur, on l'aborde plus en plus en s'interrogeant sur la place qu'elle occupe et comment réorganiser le partage de l'espace urbain autour d'elle. A l'exception du cas de Paris, on ne peut encore envisager de vendre une opération d'aménagement n'incluant pas la voiture. Aussi, à un moment où un certain nombre de pressions sur la voiture touche l'opinion publique, un ensemble de réflexion sur le partage de l'espace public influence fortement son utilisation.

Repenser la mobilité passe également par les travaux sur la compacité des villes, sur les manières de satisfaire l'objectif de *refaire la ville sur la ville* et de modifier les modes d'extension périphérique des villes. Les territoires d'action à approfondir et qui permettraient d'obtenir des résultats rapides et efficaces sont certainement les questions de la densification et les potentiels fonciers pouvant en être dégagés. Il y a de toutes façons un plaidoyer pour les approches transversales de la question urbaine

Francois Grether

Pour revenir au thème de cette table ronde : « ville et mobilité, une relation durable », nous sommes globalement face à des phénomènes qui nous échappent en grande partie. La question urbaine, la question de la mobilité ne sont pas maîtrisées collectivement. Chacun agit suivant ses responsabilités, son point de vue, ses orientations. Il semble que le fait urbain existe par lui-même et possède ses propres systèmes de régulation. Bien sûr, le phénomène urbain peut être influencé par des impulsions qui viennent de l'innovation, d'un certain nombre de changements, de volontés politiques, d'actions des uns et des autres à différentes échelles... Le propre du fait urbain est d'intégrer tout cela et de le réguler. Par exemple, quand on ne pourra plus aller à certains endroits à cause du temps de transport trop long, de trop d'embouteillages et de surcharges des moyens de transport, cette destination perdra naturellement de la valeur et deviendra moins attractive. On peut agir et il faut agir, prendre des orientations, faire des choix, mais tout en conservant un peu de modestie par rapport au phénomène urbain. On est dans un contexte qui possède ses propres façons de se réguler, avec les limites que l'on connaît. Sans vouloir diminuer la part de l'action dont on a vu des exemples au travers de la présentation du SDRIF et de la thématique de la planification, nous jouons autour d'un phénomène qui nous dépasse un peu, que l'on peut influencer, mais jamais maîtriser complètement.

Débat : répondre aux défis de l'Urbanisme

Stéphane Bailly

En tant que président d'Urbaponts, je suis très heureux de vous accueillir aujourd'hui. Le colloque est l'aboutissement de plusieurs années de travail. Il nous permet à nous, l'association des anciens de la formation d'urbanisme des Ponts, de remplir dans une même journée plusieurs de nos missions : animer le réseau des anciens et permettre aux étudiants des promotions en cours de rencontrer des professionnels. Nous avons souhaité finir cette journée par une réflexion sur la formation d'urbanisme. Comme nous avons pu le voir tout au long des débats animés aujourd'hui, il est admis par tous que le métier d'urbaniste se complexifie, intégrant toujours plus d'acteurs, d'échelles, de concertations. L'identification de ce métier d'urbaniste ne fait pas consensus et il nous semble plus pertinent de parler *des* métiers plus que *du* métier d'urbaniste. Parallèlement à ce débat sur le métier d'urbaniste et sur sa reconnaissance, il y a aussi des interrogations sur la formation d'urbanistes. Parmi les cursus possibles amenant à l'urbanisme il y a autant des écoles d'architecture, des écoles d'ingénieurs, des universités. Est-ce la même formation ? Y a-t-il un socle commun d'enseignement ou bien sont-elles chacune spécialisées dans un domaine spécifique, à savoir de manière caricaturale, le projet urbain en architecture, l'orientation géographique et sociologique dans les cursus universitaires et les aspects techniques réservés aux ingénieurs ? Cette question de la formation est primordiale pour l'association des anciens élèves. Pour en parler, je vais maintenant laisser la parole à Bernard Pouyet, qui va nous présenter le rapport coécrit avec Jean Frébault, suite à une commande des ministères de l'Equipement et de l'Education Nationale et qui s'intitule *Renforcer les formations à l'aménagement et à l'urbanisme*.

Bernard Pouyet

Jean Frébault et moi-même avons accepté de réaliser un rapport sur la formation des urbanistes, mission confiée par les deux ministères de l'Education et de l'Equipement. En effet, nous partageons la même conviction, à savoir qu'en France plus qu'ailleurs, il y a un lien très étroit entre le système de formation et l'organisation, la structuration même d'un champ professionnel. C'est bien au moment de la formation que s'établit un certain nombre d'habitudes, de valeurs, de traditions qui perdureront dans le champ professionnel. Par exemple, on voit bien l'importance que représente l'investissement de l'association des anciens élèves en urbanisme à l'Ecole des Ponts et Chaussées dans la formation et la constitution d'un annuaire réunissant un ensemble de gens avec la même formation, les mêmes valeurs. Ainsi l'idée demeure que s'il y a un champ professionnel à structurer et à organiser, la formation a un rôle à jouer.

Notre rapport comprend tout d'abord une présentation du champ professionnel de l'urbanisme et de la diversité des métiers qu'il inclut. Ce champ professionnel ne cesse de se structurer et de chercher à se faire reconnaître, ce qui pose un problème à la fois de perception et de définition du métier d'urbaniste. En ce qui concerne l'image du métier de l'urbanisme, la perception des urbanistes varie suivant que l'on interroge les donneurs d'ordre ou l'opinion publique qui a tendance à rendre responsable, à tort ou à raison, les urbanistes de toute la production urbaine aujourd'hui contestée et qui à bien des égards les dépasse. La manière dont est perçu l'urbanisme chez les donneurs d'ordres, les élus, est très révélatrice. D'une part, certains élus affirment leur besoin de professionnels de l'urbanisme. D'autre part, nombres d'élus considèrent pouvoir se passer d'urbanistes soit en pariant sur les paysagistes - mais sont-ils vraiment différents des urbanistes -

soit en nous disant que si l'urbanisme c'est décider et faire la synthèse, ils sont eux même les urbanistes de leurs communes ! D'ailleurs, la formation d'urbanisme est une très bonne préparation à la tâche d'élu local...

Il semble alors indispensable de commencer toute réflexion sur l'urbanisme par la tentative de définir ce que l'on entend exactement par urbaniste afin de retrouver un élément de synthèse, de cohérence par rapport à ce champ, cette discipline, cet état des savoirs complexe et évolutif. Jean Frébault a ainsi proposé comme définition : *« l'urbanisme : un ensemble de démarches visant à maîtriser l'organisation et la transformation spatiale des villes et des territoires urbains et ruraux, aux différentes échelles géographiques et temporelles, dans la perspective d'un développement harmonieux, équilibré et durable. »*

Cette incertitude de la définition de l'urbanisme se retrouve également pour savoir qui sont les urbanistes. Pour commencer, combien sont-ils ? Il n'existe que des ordres de grandeurs très variables dénombant les urbanistes. D'après le CNEFPT, il y a 18 000 urbanistes, c'est-à-dire les agents qui travaillent dans les départements d'urbanisme des collectivités locales. Le FNAU quant à lui dénombre 1 300 urbanistes alors que le CFDU en compte 4 à 5000, chiffre qui rejoint l'OQU, l'Office de Qualification de la profession d'Urbanisme bien que jusqu'à présent, seul 400 urbanistes ont entrepris les procédures de qualification mises en place par l'organisme. Cette indétermination se retrouve également dans la diversité des champs d'intervention recouverts par le ou les métiers d'urbanisme. Il y a ainsi l'urbanisme stratégique, la conception urbaine, la maîtrise d'ouvrage urbaine, l'urbanisme opérationnel, l'urbanisme de gestion, mais aussi la distinction entre urbaniste généraliste, urbaniste spécialisé, et spécialiste de l'urbanisme... Cette absence de figure professionnelle unique dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement est renforcée par la diversité des domaines et disciplines d'origines des urbanistes. Au regard de cette cohabitation, on peut alors s'interroger sur ce qui rassemble tous ces gens là... Il y a, à l'évidence, un cœur de métier exprimé par un ensemble de fondamentaux qui sont partagés au niveau de la formation entre tous les urbanistes, et puis des voies spécialisées qui viennent conforter ce cœur de métier.

Par rapport à l'examen de la formidable complexité du champ professionnel de l'urbanisme, quel système de formation s'est mis en place ? Favorise-t-il l'émergence d'un métier commun ou bien renforce-t-il la segmentation, la différenciation du champ professionnel ? Tout comme le champ professionnel, le champ de la formation en urbanisme est difficilement définissable. D'un point de vue quantitatif, les étudiants en urbanisme sont très minoritaires au regard des 2 millions d'étudiants du supérieur. Certaines publications, dont la revue Urbanisme, ont dénombré le répertoire des formations conduisant aux métiers de l'urbanisme. Il y aurait ainsi près de 230 formations dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement, cependant si l'on exclut les filières très spécialisées en droit ou en environnement par exemple, on peut réduire à une centaine de cursus conduisant à ce champ. Ces cursus se répartissent très majoritairement entre l'université, les écoles d'architecture et les écoles d'ingénieurs.

Les formations universitaires sont les plus nombreuses. 17 d'entre elles se sont organisées en association sous le nom de l'APERAU (Association pour la Promotion de l'Enseignement et la Recherche de l'Aménagement et de l'Urbanisme). Cette association a pour objectif d'autonomiser l'enseignement de l'urbanisme et de donner un corps de règles à l'urbanisme, une charte, une évaluation, dans un souci d'affirmation et de reconnaissance des formations en urbanisme. Or, aujourd'hui la question est de savoir comment on rejoint les autres disciplines, les autres formations dans une posture de transversalité. Ces formations en urbanisme universitaire sont les instituts d'urbanisme qui rassemblent 3 500 à 4 000 étudiants, 400 enseignants chercheurs et 1 000 étudiants sur le marché de l'emploi. A l'échelle de l'enseignement supérieur, l'intérêt que l'on porte à ces formations prouve qu'il y a un réel enjeu dans l'organisation de notre

société à savoir comment sont formés ces professionnels de l'urbanisme. A l'heure où l'université cherche à se professionnaliser davantage, ces formations universitaires en urbanisme se sont tout de suite engagées dans la voie de la professionnalisation avec la création de DESS puis de masters et d'IUT, quitte à négliger quelque peu la recherche qui de toute façon ne peut être restreinte à l'urbanisme puisque par définition la recherche sur l'urbain dépasse et transcende les disciplines universitaires.

En ce qui concerne les écoles d'architecture et d'ingénieurs, elles posent toutes les deux une interrogation fondamentale : est-ce que l'urbanisme fait parti des savoirs complémentaires dont ont besoin les architectes et les ingénieurs dans l'exercice de leurs professions ou est-ce que ce sont des formations d'urbanisme spécifiques à ces écoles?

Les formations d'urbanisme souffrent du système dual français dissociant l'université des écoles ou « grandes écoles ». Nous sommes de plus, à l'époque d'une réforme de l'enseignement supérieure favorisée par la construction de l'espace européen de l'enseignement supérieur, plus connue sous le terme de réforme LMD (License/Master/Doctorat). C'est une réforme majeure qui porte trois éléments essentiels pour le champ qui nous occupe : l'harmonisation des diplômes à l'échelle européenne ; la possibilité d'organiser des parcours de formation relativement individualisés au sein des différentes structures d'enseignement couplés à des stages et des expériences professionnelles ; et enfin de revenir sur la séparation écoles/universités. Cette réforme est une opportunité pour remettre à plat le système et poser un certain nombre de questions essentielles au devenir de ces formations, malgré les corporatismes et les multiples résistances au changement. Parmi ces interrogations, on peut se demander comment articuler la recherche et la formation. Les masters spécialisés n'ont de sens que si la recherche se spécialise elle aussi plutôt que de rester généraliste sur l'ensemble du réseau universitaire. Une autre question est de savoir si on doit former à l'urbanisme et à l'aménagement dans un système de double culture ou bien si on doit privilégier des formations longues, intégrées, dès la sortie du bac telles les IUP formant des cadres intermédiaires. La tendance reste pour l'instant à favoriser les doubles cultures cependant cela entraîne un autre problème : comment attirer les étudiants originaire des formations diverses vers l'urbanisme ? Une autre piste de réflexion est celle de la formation continue. Il faudrait aussi donner une vraie visibilité à l'enseignement de l'urbanisme et de l'aménagement vis-à-vis des partenaires professionnels en faisant par exemple émerger 4 ou 5 pôles de formation et de recherche spécialisés. Parmi la quinzaine de proposition de notre rapport, nous estimons enfin comme prioritaire de mettre en place un système de transversalité qui permettrait aux formateurs de toutes obédiences de se parler entre eux et avec les professionnels.

Thierry Paquot

*Thierry Paquot est enseignant chercheur à Paris 12, et philosophe, auteur de l'ouvrage à paraître Terres urbaines, cinq défis pour le devenir urbain de la planète. Et directeur de la revue *Urbanisme*.*

Par rapport à ce débat sur la formation de l'urbanisme, je fais parti de ceux qui considèrent qu'il n'y a pas de bases particulières à acquérir avant d'entrer dans une formation d'urbanisme et que n'importe quel parcours peut conduire à l'urbanisme. Je suis également très attentif à la distinction à faire entre l'enseignement et le cours, c'est-à-dire entre la connaissance et le savoir. Nous sommes tous capables de préparer un cours sur à peu près n'importe quoi si on prend le temps de travailler un peu en bibliothèque. Alors qu'un enseignement est le résultat d'une réflexion pensante qui ne fait que poursuivre le chemin de la connaissance et évolue donc d'une

année à l'autre.

L'enseignement est motivé par ce que j'appelle « l'intranquilité ». Cette qualité intellectuelle est le fait de ne jamais se satisfaire d'une réponse, d'être toujours dans le questionnement. Cette intranquilité me pousse à toujours requestionner les mots que l'on emploie et qui semblent acquis. Ces mots sont lourds de sens. Il a par exemple été question précédemment de « faire la ville sur la ville » alors qu'à mon avis, l'urbanisme c'est faire quelque chose qui n'a pas de nom sur quelque chose qui n'est plus la ville. Plus que jamais, on ne sait ce qu'est la ville, ce phénomène pluriel, porteur de civilisation.

Ainsi, l'étudiant doit être motivé par ce désir de connaître, par exemple les évolutions et transformations de la ville comme un moyen d'être quelque part un habitant d'une cité et ne pas exercer un métier comme un autre. L'urbanisme, comme l'architecture et le paysagisme, est un bien commun. Thomas d'Aquin distinguait le bien spirituel, le bien matériel et le bien commun. Il faut ici entendre « commun » au sens latin c'est-à-dire ce qui nous engage les uns vis-à-vis des autres. Donc l'urbanisme comme bien commun c'est quelque chose qui ne trouve pas sa rentabilité et son efficacité économique dans l'immédiat mais qui prend sens parce que cela engage les uns vis-à-vis des autres, tous ceux qui participent à la consécution, au déploiement de ce bien commun

L'urbanisme est un mot récent. Dans l'état de nos connaissances, ce néologisme a été inventé par le catalan Cerdà en 1867. Il a ressenti la nécessité d'inventer ce mot car il n'a trouvé aucun métier qui pouvait prendre en considération le phénomène de la sortie de la ville par la ville, c'est-à-dire les extensions. Cerdà en enquêtant sur les gens vivant en ville s'est aperçu que la ville, enceinte de fortifications, ne cesse de croître, de se développer à l'extérieur et que en dehors des fortifications, c'est encore la ville, c'est encore Barcelone (en l'occurrence). Ce qui l'intéresse c'est donc cette extension ou *Eixample*. Pour Cerdà, il faut penser la croissance de la ville à travers ses réseaux parce que l'homme social a deux activités essentielles : il se meut et il se repose. L'urbanisme, cette nouvelle discipline, a pour caractéristique d'étudier en même temps tout ce qui se meut, la mobilité, et tout ce qui relève du repos, c'est-à-dire la distraction, la détente, la vie personnelle. Cerdà définit donc le mot urbanisme comme étant ce qui contribue à favoriser le développement de l'homme social ainsi qu'à accroître le bien-être individuel et le bonheur public. Avec cette notion d'homme social, on n'est plus dans une réponse technique à un véritable problème tel que par exemple la circulation, on est dans quelque chose de plus large. Il est aussi révélateur de constater que pour Cerdà, ce qui transforma la ville de son temps c'est le chemin de fer et le télégraphe, donc les réseaux. Il y a une continuité dans cette ville des réseaux qui est apparue au XVIII^{ème} siècle et qui continue à être un enjeu majeur pour la ville du XXI^{ème} siècle.

En raison du faible rayonnement de l'Espagne, l'invention de Cerdà demeure globalement méconnue. En 1889, à Vienne, Camillo Sitte propose un néologisme allemand pour parler de l'art de bâtir des villes, donc l'urbanisme. En 1909 est créée la première chaire de « Town Planning » à Liverpool, tandis que Raymond Henning publie son livre La pratique du projet urbain.

Le mot urbanisme en français apparaît quant à lui pour la première fois dans une revue de géographie de Neuchâtel en 1910. En 1911 se crée une Société Française des Urbanistes et des Architectes. En 1910, Marcel Poète et Henri Cellier fondent l'Ecole des Hautes Etudes Urbaines qui deviendra plus tard l'Institut d'Urbanisme de l'université de Paris.

L'américain Melvin Webber écrit en 1964 L'urbain sans lieu ni borne, livre dans lequel il constate que l'automobile et le téléphone déspatialisent les inter-relations entre les urbains et annoncent la fin des villes et la dispersion de la ville dans des territoires beaucoup plus large, territoires toujours considérés comme des résultats. Pour Webber, le travail de l'urbaniste n'est plus d'agir sur une géographie physique mais sur une géographie virtuelle, sur les interactions

permanentes que ces nouveaux territoires urbains en constitution ne cessent de redéfinir. Pour la formation des urbanistes c'est donc l'interaction, le relationnel, qui prime sur la situation, l'implantation, l'enracinement... Nous sommes donc dans l'urbain généralisé, l'urbain éparpillé, l'urbain diffus.

Pour la première fois de l'histoire de l'humanité, l'urbanisation est planétaire et elle se fait, la plupart du temps, sans les urbanistes. Les urbanistes sont donc minoritaires et doivent donc, plus que jamais, avoir de fortes ambitions théoriques et pratiques. De plus, l'urbanisme qui se fait reste bien souvent entre décideurs, et est très timidement ouvert au débat public.

Du coup, quelles formations et quels formateurs à l'urbanisme, sachant que cela concerne non pas un territoire mais des inter-relations ? On peut repérer deux types d'intervenants enseignants : les professionnels et les enseignants chercheurs. Les professionnels croient pouvoir transmettre une expérience sans s'interroger sur la difficulté de cette transmission. Or, comme le suggère l'adage chinois « l'expérience est un peigne pour un chauve », l'expérience ne se transmet pas et n'a d'intérêt que si on la vit. Les autres parties du corps enseignant sont des professionnels de l'enseignement. Que ce soit les professionnels ou les professionnels de l'enseignement, nous avons conscience que ce qui est enseigné ne correspond déjà plus aux réalités et qu'il y a un décalage irrémédiable entre la réalité sociale, économique et culturelle et celle qui est enseignée.

Il me semble par conséquent incontournable de reconstruire l'*universitas*. *Universitas* est un mot latin qu'on pourrait traduire par corporation, c'est-à-dire l'association de celui qui enseigne à celui qui est enseigné, mais alors celui qui enseigne, en enseignant, s'enseigne aussi, et celui qui reçoit cet enseignement peut, à son tour, enseigner. On passe ainsi de l'inter-relation de l'urbanisme à cette relation privilégiée enseignant/enseigné. Par métonymie, l'université est devenue le lieu où s'effectue cette relation privilégiée.

On peut dans ce sens se référer à Georg Simmel, un philosophe et sociologue allemand, contemporain de Durkheim. Contrairement à la sociologie française qui inventait la société, Simmel considère que nous sommes tous des individus appartenant à plusieurs sociétés, au sens du XVIII^{ème} siècle. Ce qui est à mettre en avant dans la grande ville, la métropole, ce sont ces inter-relations entre les individus. On voit bien ici que Simmel annonce l'Ecole de Chicago et L'écologie humaine de Robert Park, qui a d'ailleurs été un des élèves de Simmel en Allemagne. Simmel tente dans ses travaux de comprendre ce qui était en train de transformer sa société, qui n'était pas une société mais une interaction entre des sociétés différentes. Berlin entre 1800 et 1900 a vu sa population croître de 980% ! C'est une ville laboratoire, tout comme l'a été Chicago pendant les années 20.

Il y a un texte de Simmel portant sur les ponts et les portes, daté de 1909, qui me semble ici approprié pour conclure cette journée. Dans ce texte, Simmel rend hommage aux premiers humains qui ont ouvert une route, bâti un pont. Ces humains par cette route, par ce pont, allaient permettre de rassembler ce qui jusqu'alors était éparpillé et donc faire de l'inter-relation. Ainsi, Simmel écrit : « Parce que l'homme est l'être de liaison, qu'il doit toujours séparer et qu'il ne peut relier sans avoir séparé, il nous faut d'abord concevoir un esprit comme une séparation existante, indifférente des deux rives pour les relier par un pont. Et l'homme est tout autant l'être frontière qui n'a pas de frontières. La clôture de sa vie domestique par le moyen de la porte signifie bien qu'il détache ainsi un morceau de l'unité ininterrompue de l'être naturel. Mais, de même que la limitation a forme prend figure, de même que notre état limite trouve-t-il sens et dignité avec ce que matérialise la mobilité de la porte, c'est-à-dire la possibilité de briser cette limitation à tout instant, pour gagner cette liberté. »

Dans cette phrase, il m'est apparu une définition de l'urbanisme : « Et l'homme est tout autant l'être frontière qui n'a pas de frontière ». J'ai compris du coup que le travail de l'urbaniste

est d'assurer la porosité des limites et des frontières, mais aussi de faciliter les échanges entre les différents territoires, les braconnages entre différentes populations, d'ouvrir à l'altérité, ou encore de garantir le bon accueil à cet autre soi-même semblable, dans ce territoire urbanisé, aux discontinuités plus riches que les uniformités que la société technique ne cesse de générer. Ainsi la question n'est pas de savoir si on forme bien les urbanistes pour répondre aux nouveaux défis de la ville, c'est l'urbanisme qui est un défi.

Stéphane Bailly

En complément, on peut ajouter qu'il faut apprendre à avoir une capacité à comprendre les enjeux plutôt que d'avoir une ultra-spécialisation sur un sujet qui de toute façon évoluera. On peut, dans ce sens, citer une des phrases du rapport *Renforcer les formations à l'aménagement et à l'urbanisme*, qui semble ici très appropriée : « Former à l'urbanisme veut dire cheminer en l'état d'étonnement. »

Conclusion de la journée

Pour finir cette journée, Urbaponts a le plaisir particulier d'accueillir M. Jean-Marie Bockel, qui préside l'Association des Maires des Grandes Villes de France, et par ailleurs vice-préside la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme. Il est sénateur maire de Mulhouse donc avec à la fois une expérience d'élus de terrain et de législateur.

Nous avons aujourd'hui beaucoup partagé autour de ces quarante années d'urbanisme. Nous avons visionné un film qui a provoqué une petite polémique sur la construction de logements avec cette histoire des tours, des villes-nouvelles, des quartiers résidentiels de maisons en bande, cette histoire aussi de la construction de grands quartiers d'affaires, de quartiers de récréation de la ville et de ses infrastructures. Rappelons-nous de ne pas regarder avec trop de condescendance ou d'anachronisme cette histoire urbaine.

Aujourd'hui, il s'ouvre à nous, professionnels, élus, représentants de collectivités publiques, maîtres d'œuvre, une nouvelle période importante, avec de nouveaux défis qui ont été évoqués au cours du colloque : des défis de revitalisation urbaine, de reconversion des friches industrielles, de refaire la ville sur la ville, et de remise en perspective de la ville.

A partir de votre expérience, M. Bockel, quelles perspectives sur la ville peut-on ouvrir ? Comment envisagez-vous ces quarante prochaines années ?

Jean-Marie Bockel

Bien qu'exerçant quelques responsabilités transversales, l'expérience de M. Bockel est avant tout celle du maire de la ville de Mulhouse depuis 18 ans.

Mulhouse est une ville à la fois complexe et passionnante. C'est une ville de la Révolution Industrielle et elle a connu des évolutions souvent rapides et anarchiques. Sa population est passée entre 1798 et 1900, de 7 000 à 100 000 habitants, en triplant en 20 ans au milieu du XIX^{ème} siècle. La configuration de la petite cité alsacienne moyenâgeuse s'est trouvée fortement transformée : ses murailles ont éclaté au profit de la construction d'usines, d'habitats ouvriers et de nouveaux quartiers bourgeois. Cet état anarchique de la ville a continué à se développer et à évoluer jusqu'à aujourd'hui.

Devenu maire en 1989, un de mes objectifs était de mettre un peu de cohérence dans ce développement urbain. Pour cela, il fallait promouvoir une vision à long terme afin de redonner de l'unité à une ville très altérée par ce passé industriel. Je me suis ainsi très vite tourné vers les différentes professions de l'urbanisme avec lesquelles j'ai appris à travailler, à expérimenter mais aussi à faire des erreurs et à les accepter pour ne pas les reproduire.

Lorsque l'on s'engage dans une démarche urbaine, on a l'ambition de réparer des morceaux de villes, et surtout les territoires les plus en difficulté, d'améliorer quelque peu la vie des gens, de développer les fonctions urbaines diverses. Le point de démarrage de cette démarche est d'avoir une vision. A partir de cela, on peut entreprendre de réhabiliter des quartiers sociaux souvent anciens, des habitats dégradés, de réaménager les espaces publics, de reconvertir des friches industrielles et militaires.

Nous avons, par exemple, entrepris une démarche de définition urbaine d'un ancien quartier d'habitat ouvrier. Ce quartier était à la fois un ghetto social et d'immigration récente, avec tous les problèmes d'intégration parfois difficiles que cela pose. Ces territoires en déshérence continuent à se dégrader, mais ce sont aussi des espaces dynamiques, jeunes, vivants. Pour

Intervenir sur ces espaces, notre ambition était d'avoir une démarche relativement libre et pas trop formatée tout en assurant un dialogue constant, en lien avec les habitants. Il est difficile d'établir un contact fructueux avec les habitants et de mener à bien cette démarche de démocratie participative, cet aller-retour permanent entre l'économie générale du projet et les préoccupations à court terme des habitants.

Cette expérience du projet urbain a permis de mettre à distance un certain nombre de généralités dans ma vision des choses par exemple sur le déterminisme d'un certain type d'urbanisme. Certains quartiers de tours et de barres ont bien fonctionné pendant plus de vingt ans avant de commencer à poser problème alors que l'urbanisme, lui, n'a pas changé. Même s'il est souvent nécessaire de transformer par déconstruction et réhabilitation ces quartiers, il faut aussi relativiser le « tout urbanisme ». Il ne suffit pas d'agir sur ces territoires mais aussi d'avoir une vision plus large du projet urbain et d'intégrer les différents leviers et moyens d'action que l'on peut activer pour transformer une ville. On dispose ainsi d'une grande capacité de réparer des morceaux de ville ratés. Par exemple, la création d'un transport en commun en site propre ne se limite pas seulement à l'aménagement d'un tramway. C'est aussi l'occasion de repenser le PDU, de redessiner la ville en créant de nouvelles liaisons structurantes. Ce projet déclenche aussi d'autres possibilités, d'autres leviers pour enclencher des transformations urbaines et humaines.

En tant qu'élu, travailler avec des professionnels de l'urbanisme entraîne aussi d'apprendre à gérer la complexité et la transversalité des situations auxquelles nous sommes confrontés. Il est toujours extrêmement enthousiasmant de projeter préparer l'avenir de la ville, d'améliorer la qualité de vie des gens. Mais il ne faut pas non plus oublier que ce qu'attendent les gens ce sont des solutions, des actions sur leur vie de tous les jours et qu'ils n'adhèrent pas évidemment à notre vision, notre grand projet... Il est donc capital, tout en s'engageant dans une démarche urbaine, en collaboration avec les urbanistes, les architectes, les ingénieurs, d'établir un lien avec les habitants et de les associer au projet.

Au fil des années, une série d'outils ont été créés tels que l'Agence d'Urbanisme, ainsi que des structures territoriales, comme l'intercommunalité, prenant mieux en compte les nouvelles dimensions de l'agglomération. La décentralisation a aussi amené des changements importants localement et a permis aux collectivités territoriales de jouer un véritable rôle face à l'Etat. Mais cette réforme demeure décevante et inachevée. Une réelle clarification des fonctions, moyens et champs d'action de l'action publique locale est nécessaire. De vraies difficultés sont à prévoir et la France ne pourra échapper à la poursuite de la décentralisation qui va inévitablement de paire avec une réforme de l'Etat. Cette réforme est indispensable afin que l'on puisse mieux préparer les 30 à 40 années à venir de l'urbanisme.

Quant à la dimension humaine de l'urbanisme, la ville est un lieu où se côtoient, se chevauchent et parfois s'ignorent différentes sociétés. Notre défi est de faire vivre ensemble ces différentes sociétés, avec un tant soi peu de respect et d'harmonie pour que chacun puisse trouver sa place. On dit souvent « l'air de la ville rend libre ». Mais les villes d'aujourd'hui connaissent de véritables crises telles celles des banlieues. Sur le terrain, cela fait longtemps que nous, les maires, n'avons plus une vision simpliste de ce problème que l'on « découvre » régulièrement. Il résulte de plus d'un ensemble d'éléments comme la discrimination, le problème de l'emploi, du transport, de la sécurité, de la prévention, de l'éducation... Nous avons la conviction que nous disposons dans nos villes par rapport à cette question humaine, d'un certain nombre de leviers. Toute la difficulté est d'arriver à agir sur ces leviers de manière engagée, coordonnée et astucieuse afin de retrouver cette capacité de vivre ensemble, de façonner un devenir meilleur. C'est une démarche difficile mais passionnante qui donne à vos métiers d'urbanistes toutes leurs dimensions et qui demandera du temps, de l'engagement et du travail de longue haleine.