

Les rendez-vous de l'AFTRP

Aménager en Ile de France : la densité urbaine en question



16 octobre 2007



Ouverture

François Delarue, Président Directeur Général de l'AFTRP

L'AFTRP organise ces rendez vous depuis plusieurs années, afin de mettre en débat des sujets d'actualité pour l'aménagement, qui constitue le cœur de notre métier. Nous avons choisi pour cette année le thème de la densité, qui est une question de forte actualité. En tant qu'aménageur, nous sommes confrontés d'une part à cet impératif, à cette interpellation que nous font les pouvoirs publics et les autorités planificatrices – l'Etat, la Région – , et d'autre part au quotidien, la question de la densité s'oppose, ou est opposée, à ce que peuvent dire les élus, à ce que peuvent être les aspirations ou les images qu'ont les citoyens et les habitants. Nous sommes dans cette situation un peu paradoxale dans laquelle nous avons cet impératif de construire des villes et des quartiers plus denses que d'habitude, face à une opinion publique qui résiste fortement.

Il nous semblait donc intéressant de mettre cette question en débat et d'analyser d'où viennent ces difficultés notamment par rapport au vécu des habitants et quelles réponses peut-on apporter pour concilier différents points de vue sur ces questions.

Pour animer cette matinée, nous avons fait appel à plusieurs intervenants que je souhaite remercier par avance. Un mot pour présenter rapidement Ariella Masboungi qui animera cette matinée, Ariella est chargée de mission auprès du directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction. C'est en quelque sorte une *apôtre de l'urbanisme* ou une *militante de l'urbanisme*. Entre autres activités extrêmement nombreuses, elle anime depuis quelques années les ateliers de Projet Urbain qui sont un lieu de débat et de réflexion qui ont beaucoup éclairé la pensée sur la ville et la manière d'aménager la ville.

Introduction aux débats

Ariella Masboungi

La question de la densité n'est pas seulement une question en lien avec le travail des aménageurs ou du moins les besoins qu'auraient les aménageurs de trouver du terrain en période de rareté foncière pour pouvoir construire. De fait, aujourd'hui, la densité pose vraiment la question de la fabrication d'une *bonne ville*, plus que d'une *belle ville*. Elle est liée aux réflexions croissantes sur la ville durable qui devraient s'inscrire dans la perspective de réaliser des *quartiers vertueux*, car imaginer un quartier vertueux serait insuffisant pour aller vers une ville durable et je souhaiterais qu'on en parle aujourd'hui, en imaginant en quoi la densité peut nous aider à fabriquer une ville durable.

Il me semble aussi que ce débat tombe vraiment à pic, parce que j'ai le sentiment personnel que nous sommes à une période de basculement, une période charnière. En effet, nombre de débats actuels rencontrent de consensus qui étaient absolument inconnus il y a quelques années, voire il y a un an. En témoigne un débat auquel nous participions avec Bruno Depresle dans le cadre du Club Ville Aménagement sur la question des évaluations CO2 des opérations d'urbanisme. Bien que nous n'étions absolument pas d'accord sur les méthodes de calcul, il y avait une adhésion générale de l'ensemble des participants à l'impérieuse nécessité d'y parvenir et au fait que cela va devenir une priorité. Je pense même qu'il y a six mois cela n'aurait pas été le cas. Nous sommes donc réellement dans une période assez particulière de notre histoire dans laquelle l'urbanisme va avoir sa carte à jouer. On a le sentiment que les élus et les professionnels, pour l'essentiel d'entre eux, partagent un diagnostic, même s'ils ne sont pas d'accord entre eux sur les solutions. Mais ils le sont souvent sur les enjeux, sur les buts à atteindre. Il faut reconnaître que nous cherchons tous ensemble de bonnes méthodes et que souvent nous n'avons pas les solutions précises pour arriver à répondre à la question de la ville durable, notamment en utilisant l'enjeu de la densité. Mais ce consensus est beaucoup moins vrai pour les usagers qui rejettent vivement, pour l'heure, ce qu'ils mettent derrière le terme de densité. Même lorsque l'on examine les propositions de la commission Attali pilotée par des personnes responsables et qualifiées, il y a une forme d'irresponsabilité quant à ce qu'elle propose sur la déréglementation commerciale qui serait susceptible d'aggraver encore l'étalement urbain déjà conséquent en France. Ceci viendrait en contre pied des travaux du Grenelle de l'Environnement, qui ont diagnostiqué un retard sérieux de la France, notamment au regard des pays du Nord, sur le plan de l'étalement urbain, de l'imperméabilisation des sols et du faible usage des énergies douces. J'évoquerai également l'attribution du prix Nobel à Al Gore conjointement avec le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat pour leur engagement dans la lutte contre les changements climatiques, tout ceci va dans le même sens d'une sensibilisation croissante à ces questions qui sont une sorte de toile de fond de nos débats de la matinée. De même on pourrait dire que la question des risques pour la planète se

popularise, et ce thème doit être au centre de tous les métiers sachant que l'urbanisme et la construction ont un rôle majeur à cet égard, mais qui n'est pas toujours bien perçu au plan national. Vous remarquerez que l'on parle beaucoup plus d'environnement au sens environnemental du terme que d'urbanisme. L'urbanisme a une énorme responsabilité quant aux questions du réchauffement climatique et de préservation de la planète : 70% des émissions de CO2 pouvant être attribuées à la construction et aux transports. Cette introduction prend peut-être un petit détour mais j'avoue que pour moi il est crucial de colorer ainsi le thème de la densité, au delà de trouver des terrains pour les aménageurs, même s'il s'agit d'un enjeu tout à fait respectable puisqu'il consiste à loger la population et nous savons à quel point la question est cruciale dans la région Ile de France.

Dans nos débats de la matinée, nous allons beaucoup parler de la densité mais en tentant d'échapper à une logique sectorielle qui est destructrice de toute bonne idée - c'est un problème français, nous avons tendance lorsque nous regardons un sujet à ne pas le croiser avec les autres, je pense que la table ronde que vous avez organisée est bien significative de cette volonté de croiser différentes approches.

La première idée est que **la densité en soi n'est pas productrice de qualité si elle n'est pas articulée avec localisation, transport et stationnement**. Souvent les choses ne sont pas assez liées. Le stationnement a un rôle majeur lorsque l'on parle de l'articulation avec les transports, puisqu'il est difficile d'imaginer que chacun abandonnera sa voiture du jour au lendemain. Il s'agit d'articuler toutes ces questions avec les modes de vie bien évidemment, parce que si on ne tient pas compte des modes de vie, on est absolument certain de partir à l'échec. Cela passe à mon sens par l'exigence de scénarios de développement ou de recomposition urbaine.

Il ne s'agit pas simplement de dire qu'on va augmenter la densité. Je prends un exemple que j'ai vécu la semaine dernière à Toulouse au colloque de la FNAU, la ZAC de Borderouge, vertueuse, en extension immédiate de la ville desservie par le métro. La densité y est simplement de 40 logements à l'hectare et avec des formes urbaines qui ne produisent aucune polarité. Il y a un muséum au milieu de rien, une place vide, on se dit que quelque chose a été raté tout de même puisqu'on a fait venir le métro, c'est une extension urbaine, etc. Il y a tout ce qu'il faut pour bien faire.

Un cas de figure éloquent serait illustré par les extensions périphériques de Rennes. L'agglomération rennaise a choisi un modèle qui tente de lutter contre la dispersion urbaine, jouant une ville compacte, une ceinture et des corridors verts et la densification des communes qui fabriquent un « archipel urbain » avec des greffes sur les bourgs existants constituées par des lotissements qui passent de 10 à 20 ou 30 logements à l'hectare, préservant la nature et la géographie et permettant aux places des villages de se remettre à vivre, ce qui n'est pas neutre., J'évoquerai aussi sur cette question de la perception de la densité, une chose que j'ai vue récemment à Vancouver. Vancouver joue la qualité au sens d'une très grande densité d'habitation dans le *downtown* (centre ville) avec un modèle urbain très différent du nôtre quand ils construisent des tours. La règle impose que l'on construise des maisons individuelles en bande le long de la rue et la tour est derrière. Donc il y a une perception urbaine qui n'a absolument rien à voir avec celle que l'on peut avoir au pied des tours françaises. Il y donc aussi un savoir faire à acquérir sur la manière d'apprivoiser la densité.

La deuxième idée est qu'il faut **relativiser la notion de densité et l'articuler avec les formes urbaines**. En effet, la densité fait souvent peur parce qu'elle est associée aux grands ensembles qui ne font que 50 logements à l'hectare - ce que peu de gens savent malheureusement - alors que le tissu haussmannien - qu'on considère très agréable à vivre - fait 300 logements à l'hectare. Un lotissement ordinaire présente traditionnellement 8 logements à l'hectare et l'opération de Saintes, réaménagement d'un faubourg en extension du centre ville par des lauréats *européen*, avec beaucoup de maisons individuelles, affiche 100 logements à l'hectare, parce qu'il utilise les voiries périphériques existantes. Vincent Fouchier nous montrera l'infinie diversité des formes urbaines et des organisations spatiales que peut prendre une densité donnée. Nos deux intervenants sociologues évoqueront les diversités de perception urbaine de la densité, la forme ne faisant pas tout quant à la perception urbaine. Par exemple, les grandes résidences marseillaises pour cadres de haut niveau ressemblent à des grands ensembles mais elles ont des jardins, des piscines, elles sont très bien vécues. Donc la forme ne fait pas tout, bien au contraire.

Ma troisième idée consiste à se poser la question de **savoir si on souhaite la densité pour des raisons vertueuses ou pour pallier la raréfaction des terrains et pour augmenter la rentabilité des sols**. La densité devient vertueuse si elle permet de créer des centralités, un sentiment d'appartenance à un territoire, une concentration qui justifie la création de commerces et d'équipements, une articulation avec les transports. Il me semble qu'il faudra aussi interroger nos sociologues à ce titre sur le lien entre densité et sécurité, en se souvenant qu'il existe des théories absolument opposées qui se sont confrontées sur cette question. Si on remonte très loin dans l'histoire des idées, Frank Lloyd Wright dessinait sa *Broadacre City* de façon très distancée pour dire *Vous aurez la sécurité parce que vous serez en rapport avec la nature et vous*

aurez un sentiment d'appartenance à un territoire alors que la grande sociologue Jane Jacobs disait *La sécurité c'est la rue, c'est les yeux qui regardent la rue*. Ce sera très intéressant que nous débattions avec vous de cette question, sachant que la sécurité est un des grands thèmes de l'urbanisme contemporain et je pense que les élus qui sont avec nous savent à quel point cela occupe leurs conseils municipaux.

Cela nous amène à un quatrième point qui peut être éclairé par les sociologues, c'est **la manière dont les habitants peuvent ou non tolérer ce qui sera sans doute une contrainte future non négociable**, comme nous le montre l'exemple très contraint des Pays Bas. En France, il y a des choses que nous négocions qui, dans les pays voisins - Pays Bas et Allemagne par exemple - ne sont pas négociables : tout n'est pas constructible et il faut construire de manière assez dense. Au Pays Bas je ne connais pas d'opérations en dessous de 30 ou 40 logements à l'hectare avec une préservation totale des terrains agricoles. Et combien de professionnels ont été émerveillés par ces quartiers hollandais très denses, par exemple Bornéo, île d'Amsterdam, a une densité de 100 logements à l'hectare avec de l'habitat individuel, mais avec un savoir faire quant au rapport à l'espace naturel, au mode de vie, etc.

Les 3 débats

Je vous présente les trois débats qui vont nous occuper ce matin.

Dans le premier, nous traiterons la densité comme moteur d'un projet d'agglomération en Ile de France, avec Vincent Fouchier - je précise qu'on ne se centrera pas sur un débat sur le SDRIF car ce n'est pas le sujet de la matinée.

Deuxièmement nous aborderons la densité vécue, le lien avec les modes de vie et la mobilité avec les sociologues Michel Bonetti et Alain Bourdin.

Enfin le troisième thème sera la densité dans les opérations d'aménagement, à la recherche d'un outil pour faire une bonne ville, avec Gilles Champseix d'Immobilier Ile de France et les architectes urbanistes Bertrand Dubus et Nicolas Michelin. L'absence de Philippe Laurent se fera sentir à cette table ronde puisqu'il est en même temps élu et président de la CAUE 92 dont on connaît la mobilisation sur la question de la densité – le CAUE ayant mené des études et réalisé des expositions remarquables – mais nous avons la chance d'avoir dans la salle des élus, et j'aimerais bien finir avec eux le débat en leur demandant leur sentiment sur tout ce qui aura été dit ce matin.

Vincent Fouchier est docteur en urbanisme, diplômé de l'université Paris 8. Il est actuellement directeur délégué de l'AURIF, chargé de la coordination du SDRIF, qui fait beaucoup débat aujourd'hui. Le thème de la densité n'est pas neutre dans ces questions. Il est par ailleurs vice-président du groupe Urbain de l'OCDE. On ne débattera pas du projet de SDRIF mais ce sera intéressant de comprendre pourquoi vous êtes mobilisés sur ce thème. Je ne citerai pas toutes les activités de Vincent Fouchier, mais j'insisterai sur le fait qu'il s'investit depuis très longtemps sur le thème de la densité, il a mené une réflexion prospective sur la densité et la densification à Evry, puis dans l'équipe de recherche *Dense cité* avec le Plan Urbain. Ce sont des étapes, pour dire que son travail sur la densité a donné lieu à de très nombreuses publications. Il a beaucoup nourri le débat sur les mesures multiples qui articulent planification urbaine et densité perçue.

La densité à l'échelle de l'Ile-de-France

Vincent Fouchier

Je me place à l'échelle de l'Ile-de-France. C'est à dire que toutes les questions sur la perception, la mise en œuvre, les opérations d'aménagement, seront traitées dans les débats qui suivront le mien. Le projet de schéma directeur sera la toile de fond de mon exposé, mais l'enquête publique ayant démarré hier, je suis tenu à une certaine forme de réserve. Le débat faisant son plein, on pourra peut-être identifier quelques sujets qui sont au cœur de la polémique sur le fond, sur ce sujet de la densité, de la densification et du corollaire *Combien va-t-on consommer d'espace en périphérie ?*

Dans mon exposé, je vais poser les termes de ce qu'est et de ce que n'est pas la densité, arriver sur l'Ile-de-France pour voir quel est l'enjeu, comment il se mesure, comment il se décline à l'échelle francilienne. On sortira très vite du champ de la densité, puisqu'on s'aperçoit que, lorsqu'on raisonne à l'échelle d'une métropole comme l'Ile-de-France, le problème de la densité est aussi et beaucoup un problème de mobilité, et l'on ne peut pas déconnecter l'un de l'autre. Puis j'en arriverai aux propositions du schéma directeur que je vous présenterai assez rapidement pour ouvrir in fine sur quelques pistes traitées dans des contextes différents du nôtre, dans des pays voisins.



Figure 1 - Ville nouvelle de Shatin, Hong Kong (source : V. Fouchier)

Qu'est ce qu'une forte densité ? Je vais commencer par là, pour fixer les termes du débat et donner quelques définitions, afin d'évacuer ce que n'est pas la densité. Je commence par traiter de la forte densité parce que, finalement, c'est elle qui fait plus ou moins peur. Je pense que des images comme celle-ci, à Hong Kong, sont qualifiées par tous de forte densité. Ceci étant, la forte densité est une notion relative. Des Hongkongais pourraient ne pas trouver ces formes urbaines particulièrement denses par rapport à d'autres contextes qu'ils connaissent, et d'ailleurs ce n'est pas le secteur le plus dense de Hong Kong que je vous présente ici, même

s'il est assez spectaculaire.

On en revient au mental, à ce que les images véhiculées nous donnent et ce que nous avons chacun en nous les uns les autres. Ce petit schéma est tiré d'un ouvrage de 1962, de Maurice Belorgey, qui s'intitule *La Dédensité*, qui explique que la dédensité mène au bonheur. Dans les années 1960, il fallait donner de l'air, de la verdure, de l'espace, et cette combinaison – pensait-on alors - menait au bonheur. Je pense que cette idée est profondément ancrée en nous et qu'il ne faut pas la renier, même si cela paraît caricatural présenté de cette façon. La plupart des politiques urbaines depuis les années 1960 ont cherché à freiner la densification, que l'on craignait aussi pour ses conséquences en matière de saturation des réseaux et de concentration des populations. Ce n'est que beaucoup plus récemment que l'idée d'une nécessaire densification est réapparue, en particulier en lien avec le développement durable ; on y reviendra.

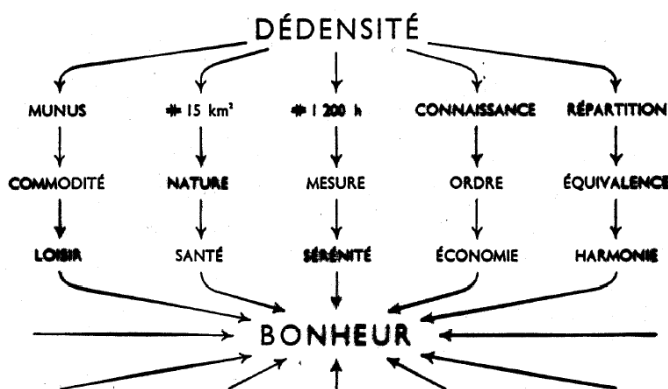


Figure 2 - *La Dédensité*, source : Maurice Belorgey, 1962

$$Densité = \frac{Quantité}{Surface}$$

Pour revenir à l'essentiel et retenir une définition simple de la densité, il faut dire que c'est le rapport d'une quantité sur une surface. Et quand on fait de la planification à l'échelle de l'Ile-de-France, par exemple, ce rapport quantité/surface est fondamental. On doit gérer des quantités, on doit gérer des surfaces, la densité est bien cette division d'une quantité - des habitants, des m², des emplois ou d'autres choses - et une surface qu'il va falloir définir aussi.

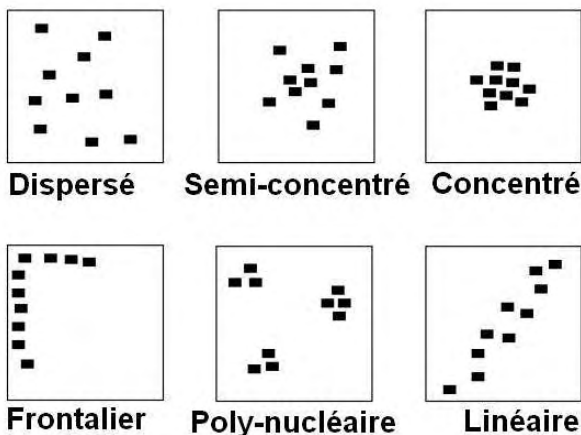


Figure 3 - Cité jardin, Stains, source : Vincent Fouchier



Figure 4 - Paris haussmannien, source : Vincent Fouchier

Deux exemples pour illustrer cette notion de quantité : la cité jardin de Stains et le Paris haussmannien (dans le 9^e arrondissement). Ces deux exemples sont clairement identifiés pour chacun d'entre nous. Ce qui est perturbant, quand on fait le calcul de la densité en nombre d'habitants par hectare, c'est que le Paris d'Hausmann est moins dense que la cité jardin ! Ce n'est pas ce qu'on imagine de prime abord... En fait, la « quantité » d'habitants n'est pas le meilleur critère pour mesurer la densité d'un quartier parisien, car une part élevée des immeubles y est affectée à des bureaux, donc à des emplois. Il est donc parfois intéressant de cumuler emplois et habitants, pour ne pas se limiter à une seule acception de la quantité que l'on mesure.

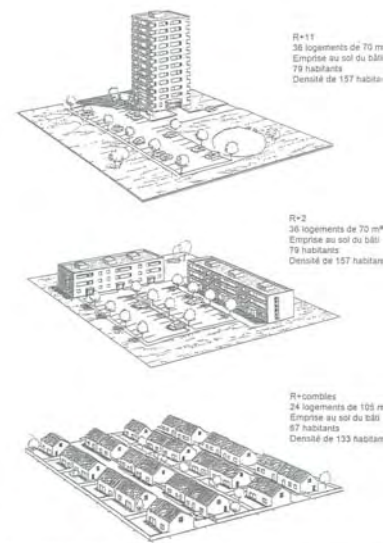


Dispersé **Semi-concentré** **Concentré**
Frontalier **Poly-nucléaire** **Linéaire**

Quelle que soit la quantité que l'on mesure, il convient de ne pas confondre forme et densité : ce sont deux choses différentes. Les schémas ci-joints présentent 6 configurations de même densité : chaque carré compte 10 points (un point pourrait être un habitant, un immeuble, un ville... peu importe). Ces points sont disposés selon une position différente, si bien que l'on imagine facilement que l'organisation, les relations entre les points, les conséquences de ces relations, les mobilités, les modes de vie ne sont pas les mêmes entre ces configurations, bien que la densité soit équivalente. Donc forme, organisation et densité sont des notions bien distinctes. Ne ramenons pas tout à la densité – qui n'est qu'un rapport d'une quantité sur une surface - la densité ne dit rien sur le mode de vie, ni l'organisation, ni les formes.

Figure 5 - Disposition spatiale et Densité, Vincent Fouchier

Ce petit dessin repris, d'un mémento de l'urbanisme des années 1960 de Joseph Comby est assez « puissant » : il montre qu'avec une même densité, on a un COS de 0,5 dans les trois cas, mais ce COS ne nous dit pas quelle est la forme. On peut avoir trois formes très différentes, y compris du pavillonnaire, y compris une tour, avec cette même densité.



4.B.: Le nombre d'habitants est calculé selon le nombre moyen de personnes par ménage en 1990 (2,8 personnes pour l'individuel et 2,3 pour le collectif).

Ceci dit, quand on fait des moyennes, quand on est à une échelle régionale, la densité peut renvoyer à des formes urbaines, de manière un peu statistique et représentative en terme de moyenne. On représente ci-dessous le « spectre » de densité : plus on est à gauche, moins on est dense, et inversement à droite. Ce spectre de densité nous dit que ce sont bien les quartiers parisiens et les quartiers même récents d'urbanisme parisien qui sont les plus denses en terme de densité bâtie, et que les grands ensembles ne sont pas du tout dans le haut du spectre de densité. Cette image véhiculée du grand ensemble qui est très dense, qu'on rejette parce qu'il est dense, est plutôt erronée, au moins sous l'angle de la densité bâtie.

Figure 6 - Forme urbaine et Densité, Vincent Fouchier (d'après J. Comby)

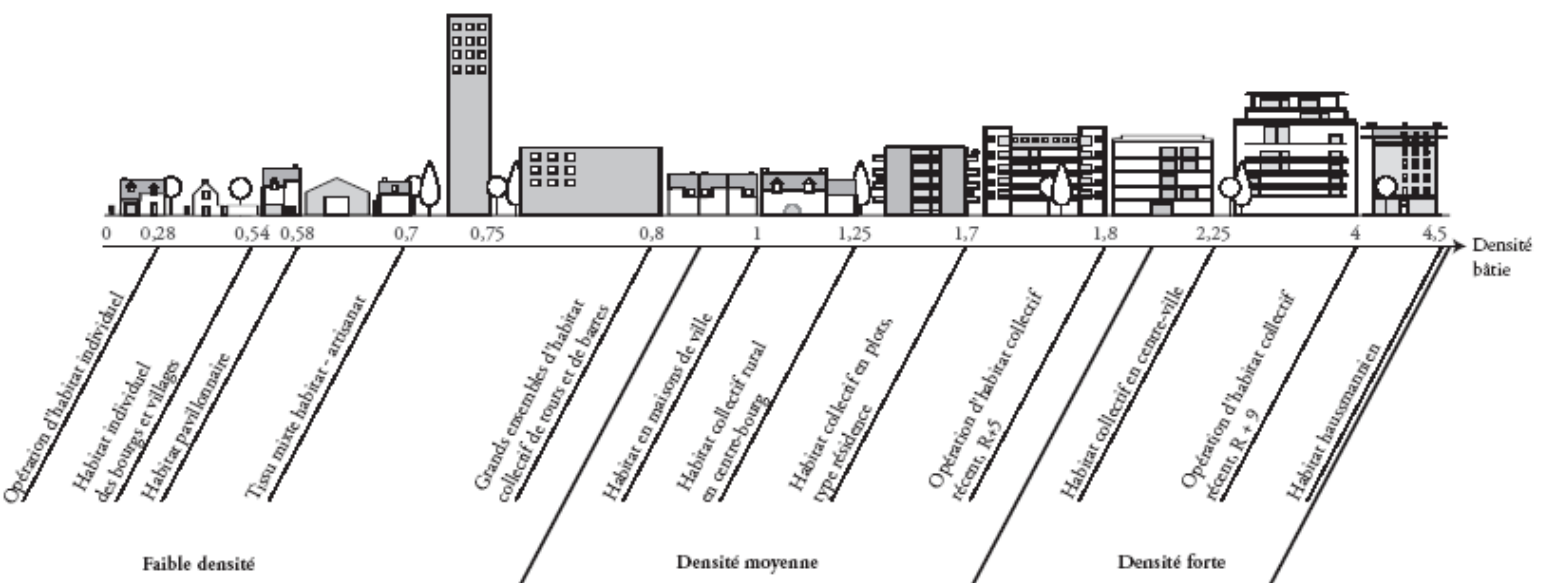
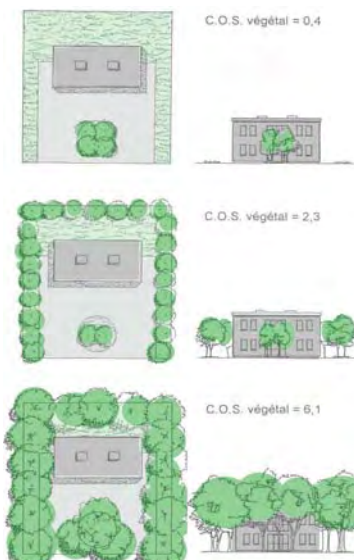


Figure 7 - Morphologie urbaine et Densité, IAURIF



En matière de perception, la perception de la densité du bâti est elle-même très relative, par exemple en fonction du niveau de maturité du végétal. Ici, on représente une même densité et une même forme architecturale, mais un végétal plus ou moins abondant, qui masque plus ou moins la densité : la perception qu'on va en avoir sera évidemment très diverse.

Pour terminer sur ces questions de définition, il y a autant de définitions que de problématiques... et de personnes pour traiter ces problématiques. Chacune des professions a toute légitimité à choisir son propre critère, sa quantité, sa surface ; ce n'est pas critiquable en soi. Ce que je crois important, c'est que, lorsque l'on parle de densité, chacun dise bien sur quelle quantité et sur quelle surface il raisonne, pour éviter un brouillage complet de la discussion et un dialogue de sourds. Ce que je vais utiliser par la suite, c'est une densité

population+emploi sur les hectares urbains. Ce critère mesure une forme d'intensité de l'usage du sol. Lorsque l'on traite l'échelle francilienne, c'est très important de faire ce rapport de densité humaine nette – humaine parce que je considère la population et l'emploi, *nette* parce que j'enlève tout ce qui n'est pas urbain de la surface que je traite.

Comprendre la dynamique de l'étalement. J'aborde maintenant la description des densités et de l'étalement urbain en Ile-de-France. Je ne vais pas m'attarder sur le contexte spécifique de l'Ile-de-France, qui explique en partie les constats : une région très occupée par l'espace naturel, une région très morcelée dans sa gouvernance et dans son découpage institutionnel. Pour comprendre les densités franciliennes et leurs dynamiques, il faut connaître les forces structurantes de sa géographie qui leur sont liées, ainsi que les lourdes inerties qui s'y appliquent.

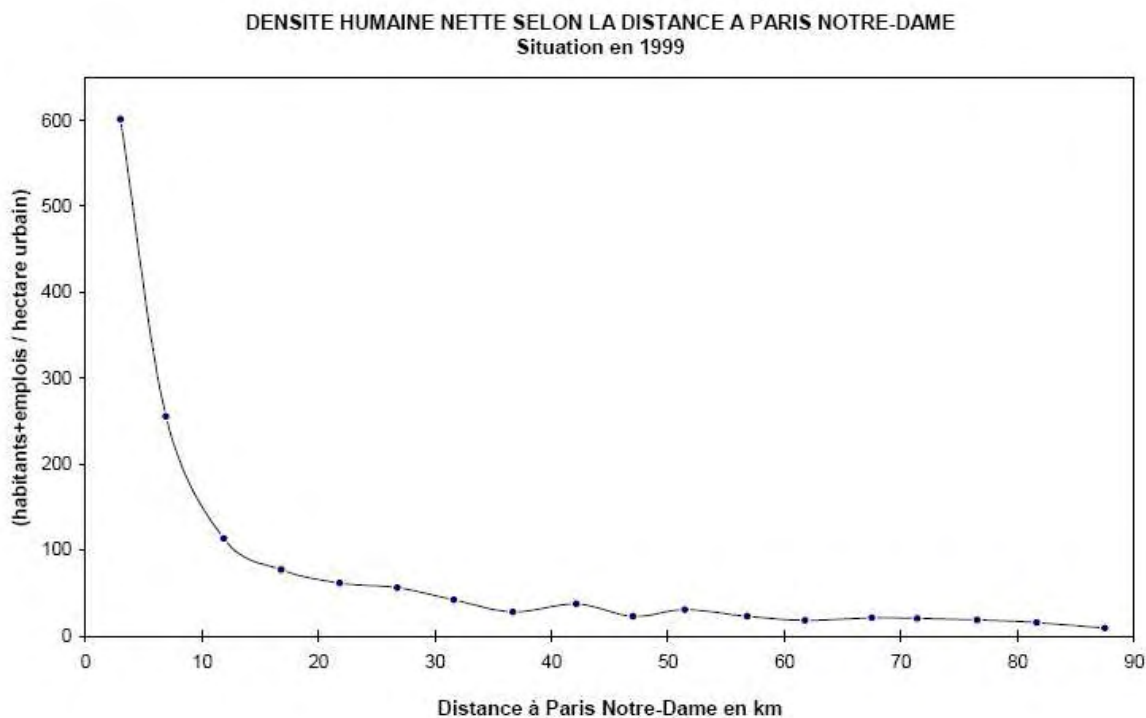


Figure 9 - Source : Vincent Fouchier

Le gradient de densité de population, c'est-à-dire la différence de densité entre le centre de l'agglomération et la périphérie, est bien connu par les géographes. Il est encore plus visible lorsque l'on fait la somme des habitants et des emplois. Ce gradient est très pérenne ; il ne bouge quasiment pas. C'est fondamental, lorsque l'on parle de forte ou de faible densité, il faut avoir en tête ce gradient : installer des populations en faible ou forte densité renvoie forcément à cette géographie. Le sujet de la densité ne peut ainsi pas s'abstraire de la localisation. Une forte densité loin du cœur d'agglomération n'est pas équivalente à une forte densité de même niveau dans le cœur de l'agglomération – je vais l'illustrer tout à l'heure sur le sujet de la mobilité. Il est finalement quasi illusoire de proposer loin de Paris des densités aussi élevées que celle observées dans Paris intra-muros : il faut tenir compte du contexte local et de la position dans le gradient de densité.

La consommation d'espace, qui désigne l'espace agricole ou naturel qui se transforme en espace urbain, est assez irrémédiable. Elle est très liée à l'intensité d'usage des sols urbains et à leur plus ou moins forte densification : plus on fait dense, moins on étale, et cette équation est au cœur de la problématique de la planification à l'échelle régionale.

En terme de tendance, emplois et populations s'étalement, on ne peut donc pas résumer la consommation d'espace à une problématique résidentielle : il y a une dimension emploi. L'emploi est un peu plus « rugueux » à la distance du cœur de l'agglomération que la population, mais en part relative, en évolution, l'emploi s'étalement plus vite que les habitants.

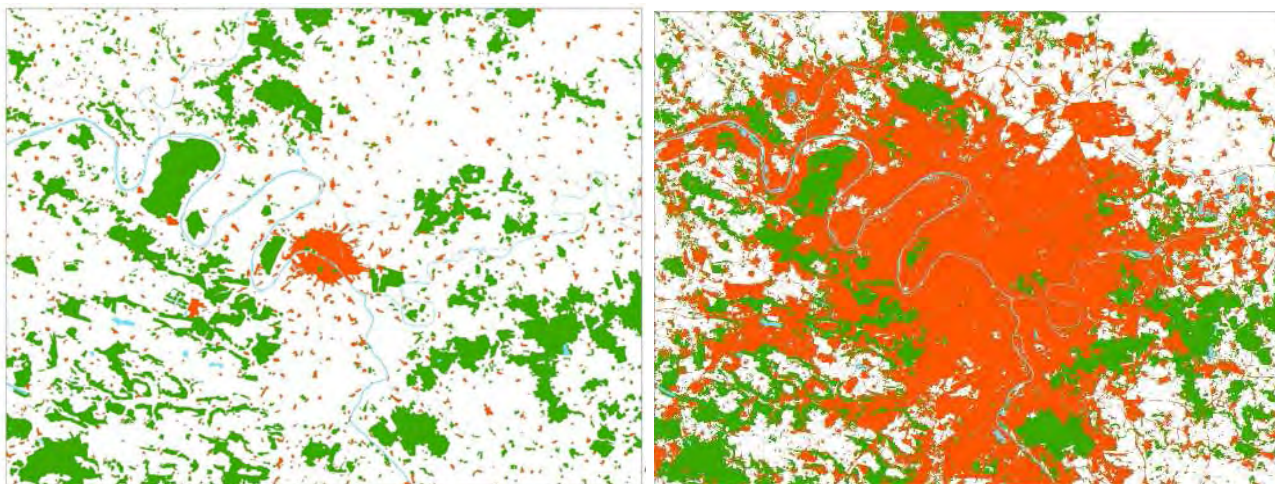


Figure 10 - Extension de l'agglomération urbaine, situation en 1980 et 2003, IAURIF

Entre 1800 et 2003, l'agglomération parisienne s'est beaucoup étalée. Mais il faut mettre cela en rapport avec la croissance : il y a eu des phases de forte croissance démographique et économique, qui ont nécessité de l'espace pour les accueillir, notamment lors du *babyboom*. Le problème plus récent est une croissance très ralentie mais un étalement qui se poursuit. Donc, le rapport entre consommation d'espace et volume - nombre d'habitants nouveaux, nombre d'emplois nouveaux - est à traiter. Lors des exercices de planification antérieurs, par exemple le SDRIF de 1994, le suivi se faisait uniquement sous l'angle de la consommation d'espace : on mesurait parfois une moindre consommation d'espace sans voir que, par ailleurs, on accueillait moins d'habitants et d'emplois... en consommant plus d'espace. Maintenant, on essaie de changer d'angle de vue pour bien traiter l'intensité de l'usage de la consommation d'espace et la densification des tissus urbains existants.

TAILLE DES MENAGES SELON LA DENSITE HUMAINE NETTE
Situation en 1999

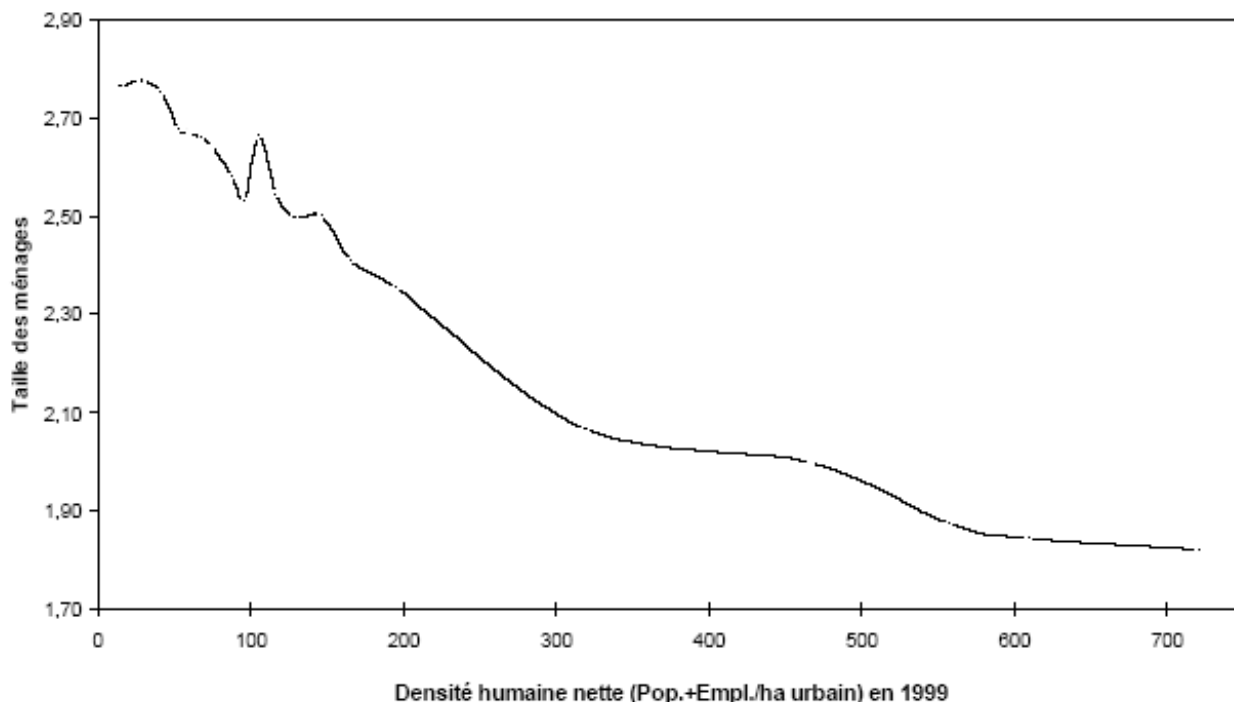
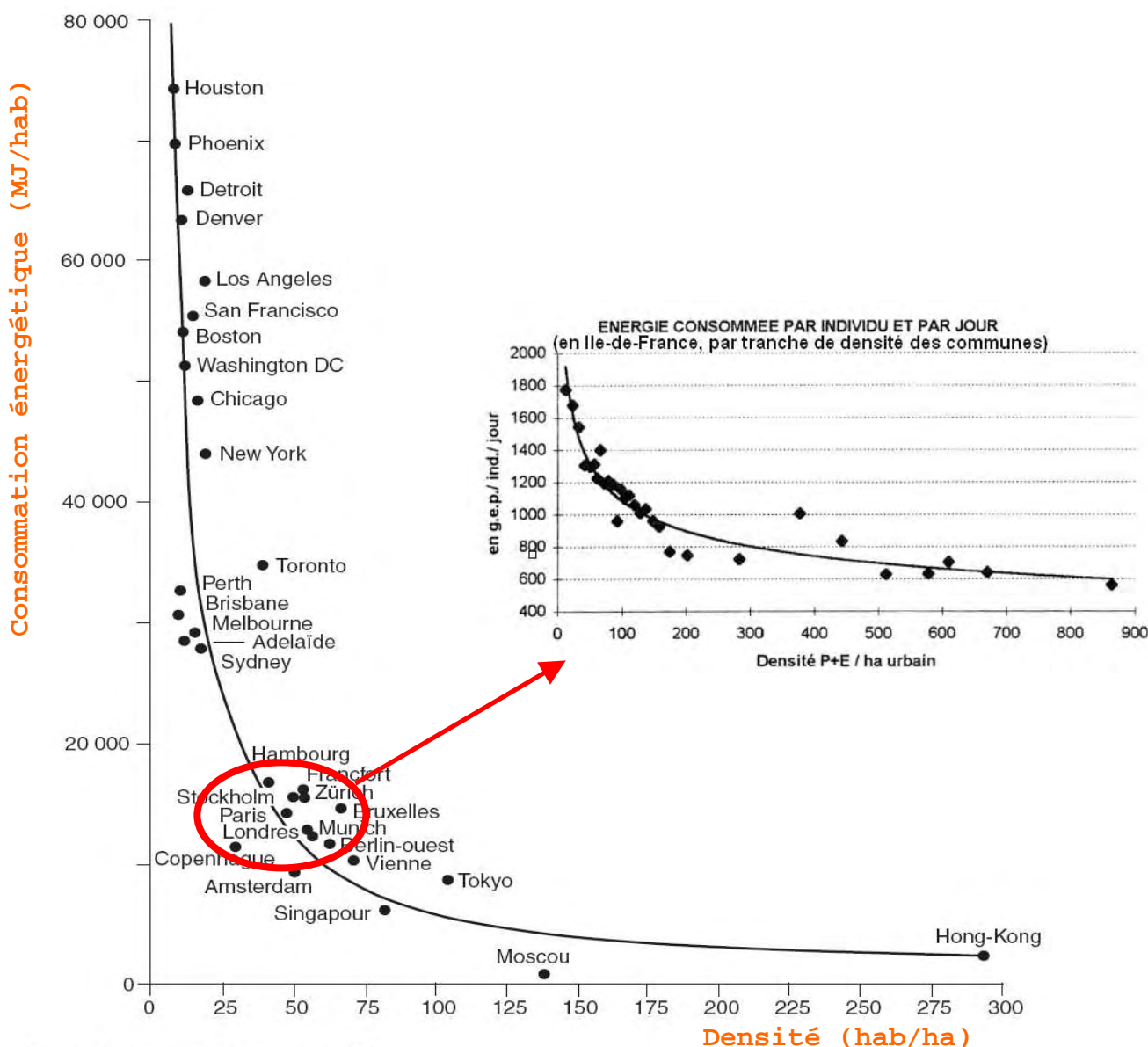


Figure 11 - Source : Vincent Fouchier, d'après Insee

Une autre géographie structure la région Ile-de-France en fonction de la densité : c'est la répartition dans l'espace des ménages en fonction de leur taille. Les ménages avec enfants sont majoritairement installés dans les faibles densités et les personnes seules, ainsi que les familles mono-parentales se trouvent surtout dans les fortes densités. C'est le fruit du marché : pour répondre à des demandes et des attentes de ménages avec enfants, la maison individuelle relativement éloignée dans les secteurs de faible densité est la seule solution actuellement. Le marché ne sait pas tellement faire autre chose, et c'est un des enjeux de la région Ile-de-France, que d'arriver à répondre à des ménages avec enfants qui voudraient s'installer plus près des aménités urbaines et des fortes densités.

Ce gradient en fonction de la taille des ménages est pérenne, car cette répartition spatiale existait dès la fin des années 1960. La taille des ménages a fortement diminué depuis lors, mais en respectant ce gradient. Il faut donc en tenir compte, même si on n'est pas obligés de vouloir le reproduire.

Densité et mobilité sont intimement liées. C'est une dimension essentielle qu'on aurait tort de ne pas traiter à l'échelle régionale, parce qu'une forte densité implique des modes de vie particuliers qui ne sont pas les mêmes qu'en faible densité. Ce graphique nous montre un lien étroit entre les taux de motorisation et la densité. Dans les faibles densités, environ 10% des ménages n'ont pas de voiture, alors qu'ils sont près de 60% dans les fortes densités à se passer de voiture... sans être handicapés dans un mode de vie quotidien. Cela a des conséquences multiples à l'échelle régionale et des conséquences prospectives dont il faut tenir compte quand on fait de la planification. En effet, lorsque l'on parle de gaz à effet de serre, de consommation énergétique, de pollution et globalement de coût collectif, l'impact de la mobilité et de la densité doit être regardé conjointement.



Les deux australiens Newman et Kenworthy ont comparé 30 villes à l'échelle mondiale et concluaient que les villes les plus denses consommaient moins d'énergie pour le déplacement de leurs habitants. C'était un de mes sujets de recherche, de prendre le cas de l'Ile-de-France et de voir qu'on avait exactement le même type de constat : en Ile-de-France, quand on habite en faible densité, on consomme 3 fois plus d'énergie pour se déplacer que quand on est en forte densité. Cela fait 10 ans qu'on le dit ! L'enjeu régional est maintenant connu et partagé mais, au niveau local, il reste du chemin à parcourir pour que l'idée passe dans les mœurs et que les conséquences opérationnelles en soient tirées.

Le problème de tout cela vient du fait que, certes, dans les fortes densités, un habitant parcourt 3 fois moins de distance qu'un habitant des faibles densités, mais que le temps passé à se déplacer est le même quelle que soit la densité. Il y a une forme de constance de temps dans l'espace : on peut habiter en faible densité et faire 3 fois plus de distance mais ne pas passer plus de temps à se déplacer. La grande leçon pour la planification est que l'extension des réseaux routiers et de transport en commun, qu'on a longtemps crue facteurs de réduction du temps de déplacement, est génératrice d'étalement. La planification s'est opérée pendant des années avec cette erreur en tête. Les extensions de réseaux de transport en commun et de routes ne permettent pas vraiment des gains de temps, mais des gains d'espace. On étend la distance parcourue, on n'utilise pas l'amélioration de l'accessibilité à réduire les temps de déplacement. La ville s'étale donc, profitant des gains d'accessibilité. Ce n'est pas un mal en soi, mais cela induit des conséquences économiques, sociales, environnementales qu'il faut connaître.

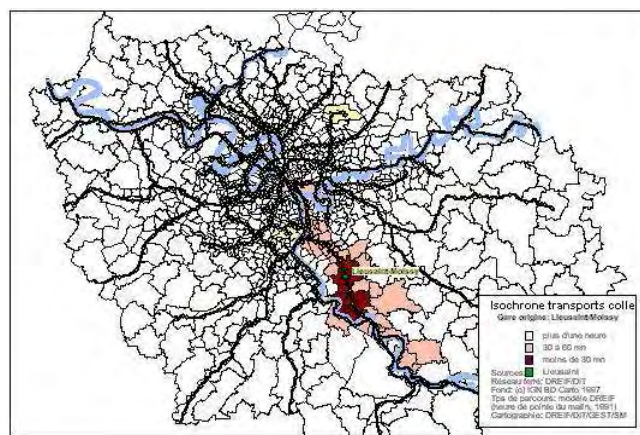
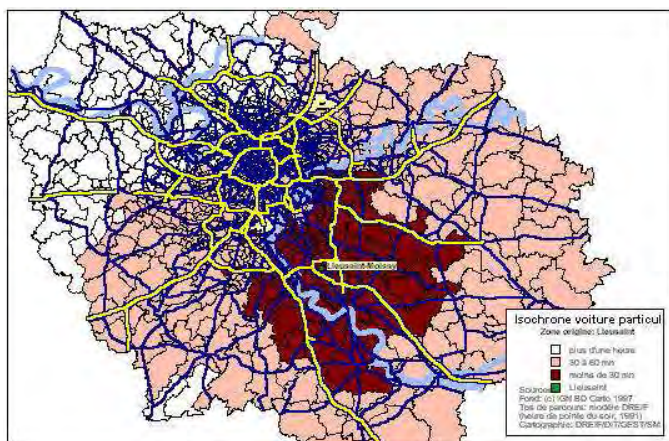


Figure 13 - Zone accessible en 1 heure en voiture à partir de Sénart, Vincent Fouchier

Figure 14 - Zone accessible en 1 heure en transports collectifs à partir de Sénart, Vincent Fouchier

Sur ces illustrations, figure en rose l'espace accessible à partir de Sénart en voiture en une heure, et en transports en commun. L'extension des réseaux en périphérie pose une vraie question, ainsi que le fait que la voiture sera pour encore très longtemps imbattable dans ces espaces. Il faut l'admettre, aucun système rentable de transport en commun dans les faibles densités ne peut concurrencer l'automobile pour une offre comparable. Il faut organiser l'espace en fonction de cette réalité, et ne pas renier l'automobile dans les espaces peu denses, parce que finalement c'est là où elle est la plus logique. Mais en même temps il faut éviter le recours massif à l'automobile, offrir des modes alternatifs au développement urbain, certainement plus denses et plus compacts. La distance au cœur de l'agglomération est un des sujets qu'il faut traiter, en ayant à l'esprit que plus on est loin du centre et plus l'automobile sera reine, quelle que soit la densité (sauf pour les déplacements de proximité, pour lesquels les modes doux offrent une réelle alternative).

En termes d'évolution, l'habitant et l'emploi s'étalent (cf. plus haut), mais la voiture s'étale aussi: dans les fortes densités, une stabilisation du nombre de voitures s'est produite depuis vingt ans, alors que le nombre de voitures en grande périphérie dans les espaces peu denses a été multiplié par un facteur très important. Une telle multiplication est liée à l'afflux de nouveaux habitants motorisés, mais aussi au vieillissement des générations *post-babyboom* dont les enfants sont arrivés à l'âge de conduire.

Sur le schéma directeur, que tire-t-on comme enseignements et comme leçons pour planifier la région Ile-de-France? D'abord, si l'on s'inscrit dans un temps très long de la planification, on s'aperçoit que la planification francilienne n'a pas conduit à limiter réellement la consommation d'espaces. Que faire, prenant acte de cet échec apparent ? Il faut d'abord admettre que c'est un échec très relatif, car une grande partie de la consommation d'espace mesurée depuis les années 1960 a été très organisée, dans les villes nouvelles notamment. Cela n'a donc pas correspondu à de l'étalement, mais à une consommation d'espace

maîtrisée et organisée. Que l'on aime ou pas ce modèle, il a bien polarisé un développement urbain et lui a donné une qualité sans doute meilleure que ce qui aurait été produit par le simple jeu du marché (en particulier pour des questions d'accessibilité et d'équipements). Etalement et consommation d'espaces ne sont donc pas équivalents : on peut avoir de la consommation d'espaces planifiée, organisée et maîtrisée. Cependant, en dehors de lieux aménagés par la puissance publique, un étalement urbain plus insidieux, moins préparé, a pu se déployer.

Un des principaux enjeux auquel fait face la région Ile-de-France à travers la révision du Schéma directeur (SDRIF), est de construire une plus grande quantité de logements, avec un objectif fixé à 60 000 logements annuels, à comparer au rythme actuel de construction, inférieur à 40 000. Pour accueillir ce volume supplémentaire de logements, il faut de l'espace, mais où? Quel type d'espace? Avec quelle intensité? C'est là que se situe la rupture portée par le SDRIF en cours de révision, par rapport au schéma de 1994 : il ne répond pas de la même manière à cet enjeu quantitatif pour accueillir 60 000 logements. D'abord, il repose sur un projet spatial qui vise à accueillir une part très significative du développement dans le cœur d'agglomération, parce que c'est précisément là où pourront se construire des densités soutenues et c'est en même temps là où existe un potentiel foncier non valorisé, bien desservi. Il s'agira d'y combiner transports en commun – et évolution du réseau de transports en commun - et accueil de population, d'emplois, de services en matière de densification. Dans le même temps, il n'est pas question de bloquer les extensions urbaines mais de les polariser, d'en réduire le volume global et de faire en sorte qu'elles soient plus denses. Sur les objectifs de transport et le maillage de transports collectifs, le cœur d'agglomération va être à l'horizon du schéma directeur bien mieux desservi qu'il ne l'est actuellement parce qu'il va être maillé, parce qu'on va offrir une qualité de maillage de type Paris intra muros à un espace de proche banlieue beaucoup plus vaste. L'enjeu est de mieux relier les banlieues entre elles, ce qui va fournir un des supports de la densification : pas de densification substantielle s'il n'y a pas d'amélioration ni de l'accessibilité, ni de la qualité urbaine. En dehors de l'agglomération centrale, il est souhaité polariser le développement à travers des bassins de vie qui vont être structurés par les transports collectifs, qui convergeront vers des pôles eux mêmes confortés dans leur densité et leur centralité.

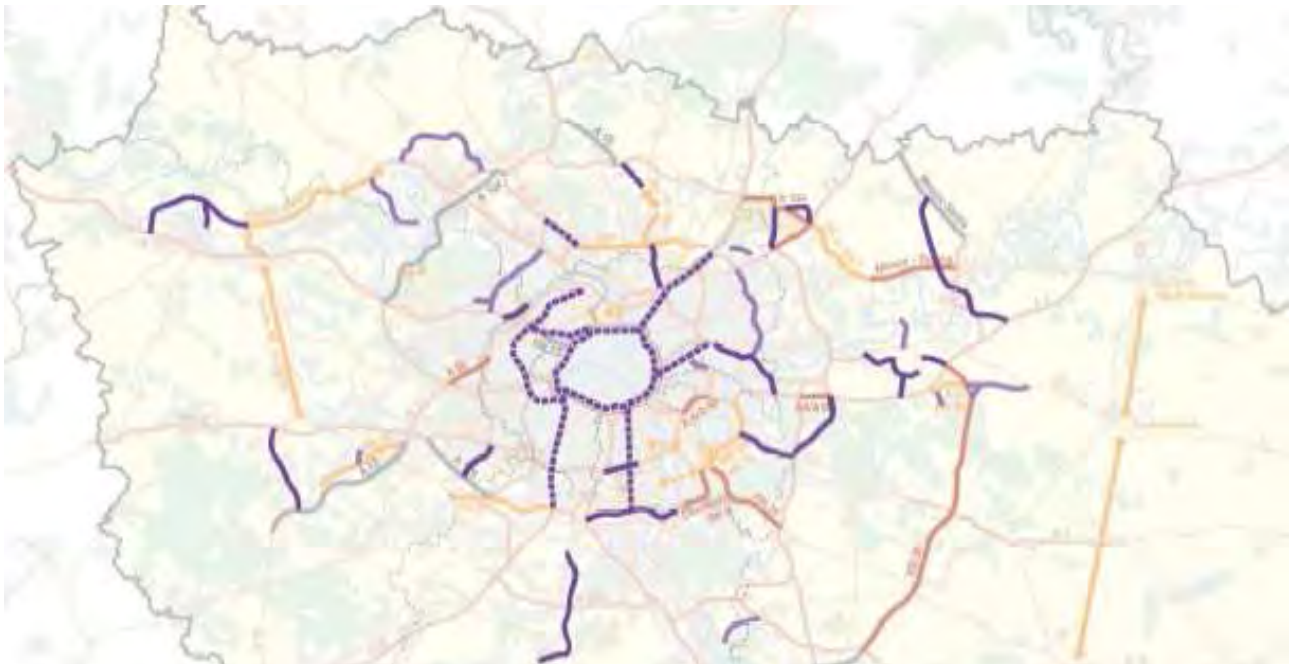


Figure 15 - Comparaison des tracés de réseaux routiers inscrits au SDRIF de 1994 et au projet de 2007, IAURIF, extrait

Le choix a été donc fait de prévoir moins de nouvelles liaisons routières. La carte ci-dessus représente en violet les routes qui figuraient dans le schéma de 1994 qui ne sont pas reprises dans le nouveau projet – c'est un kilométrage assez significatif. Pour les transports collectifs, il a été choisi de porter l'effort sur le maillage dans l'agglomération et beaucoup moins dans les extensions du RER. Le projet de SDRIF n'étend quasiment pas le RER, pour garantir une meilleure desserte de l'agglomération existante et en faire un des leviers de la densification.



Figure 16 - Le projet spatial régional (extrait du projet de SDRIF 2007)

Pour consommer moins d'espace, il faut permettre moins d'urbanisations nouvelles ! Cet adage simple n'est pas forcément toujours bien acceptée ni comprise, et elle fait partie du débat actuel sur le projet de SDRIF. Alors qu'il est nécessaire de construire davantage (60 000 logements annuels), le projet de SDRIF prévoit moins d'espaces à urbaniser que dans le précédent schéma directeur. Pour permettre l'accueil des emplois et des logements qui sont prévus, le nouveau projet table, pour les extensions urbaines, sur une significative réduction des surfaces urbanisables mais, à travers ses règles, il encouragera des densités soutenues – dans le schéma précédent, rien n'était dit sur l'intensité d'usage des espaces qu'on consommait. On fera donc moins, mais on fera plus en intensité sur les espaces qu'on consommera : 35 logements à l'hectare minimum dans les extensions urbaines à vocation résidentielle.

L'autre vecteur de changement, ce sont les « pastilles » de densification où le projet pointe du doigt là où la densification est attendue, du point de vue régional, parce que soit il y a du potentiel mutable, soit les projets de transport collectif vont améliorer la desserte et donc valoriser ces espaces, donc il est souhaité une contribution en terme de densité.

Pour concevoir la limitation des extensions urbaines et bien la penser par rapport à la valorisation des espaces ouverts, les espaces naturels à protégés sont désignés avec une connaissance et une acuité bien supérieure à ce qu'on a pu connaître par le passé, y compris dans les relations qu'entretiennent les espaces naturels entre eux, afin de garantir les continuités écologiques et les corridors biologiques (ceux-ci étaient totalement absents de la planification antérieure).

Le projet de SDRIF est soumis à enquête publique. Chacun sait que, au niveau local, la densité et la densification ne sont pas des thèmes faciles, mais il n'était pas évident non plus à l'origine de la révision de ce schéma directeur qu'on arrive à cet état de la réflexion et des engagements politiques à l'échelle régionale. C'est un sujet qui devient mature et évolue dans les esprits.

Comment mettre ces préconisations en œuvre, en particulier autour des gares ?

Il y a des gares qui aujourd'hui et demain sont bien desservies par les transports collectifs mais mal valorisées sur le plan urbain. Ces gares sont des cibles pour l'aménagement, il faut une adéquation entre qualité de desserte et densité, et quand on a une bonne qualité de desserte, il est logique qu'il y ait une densification autour de ces quartiers de gare.

Les Hollandais, par exemple, cartographient la qualité de desserte des transports collectifs pour cibler les espaces de développement économique et chercher la meilleure adéquation entre la desserte et les mouvements générés par les entreprises.

Les anglais ont le même principe, étendu à l'ensemble du développement urbain – pas seulement économique : ils calent dans les documents d'urbanisme la densité bâtie autorisée (le coefficient d'occupation du sol) avec la desserte en métro.

Autre exemple : Barcelone permet des surdensités lorsque le promoteur prévoit des développements économiques liées à l'économie du savoir et quand il prévoit du logement social. Il faut noter que, dans le système français, il existe une expérimentation sur des bonus de densité bâtie pour des bâtiments énergétiquement efficaces (loi sur l'énergie) et une sur densité pour le logement social.

Il reste cependant une question de fond, encore peu débattue politiquement : doit-on continuer d'étendre les réseaux de transport et favoriser la vitesse de déplacement ?

En conclusion et en guise de boutade, pour résoudre la grande question de la densité et des aspirations individuelles, il existe des inventions originales qu'évoquent les images suivantes...

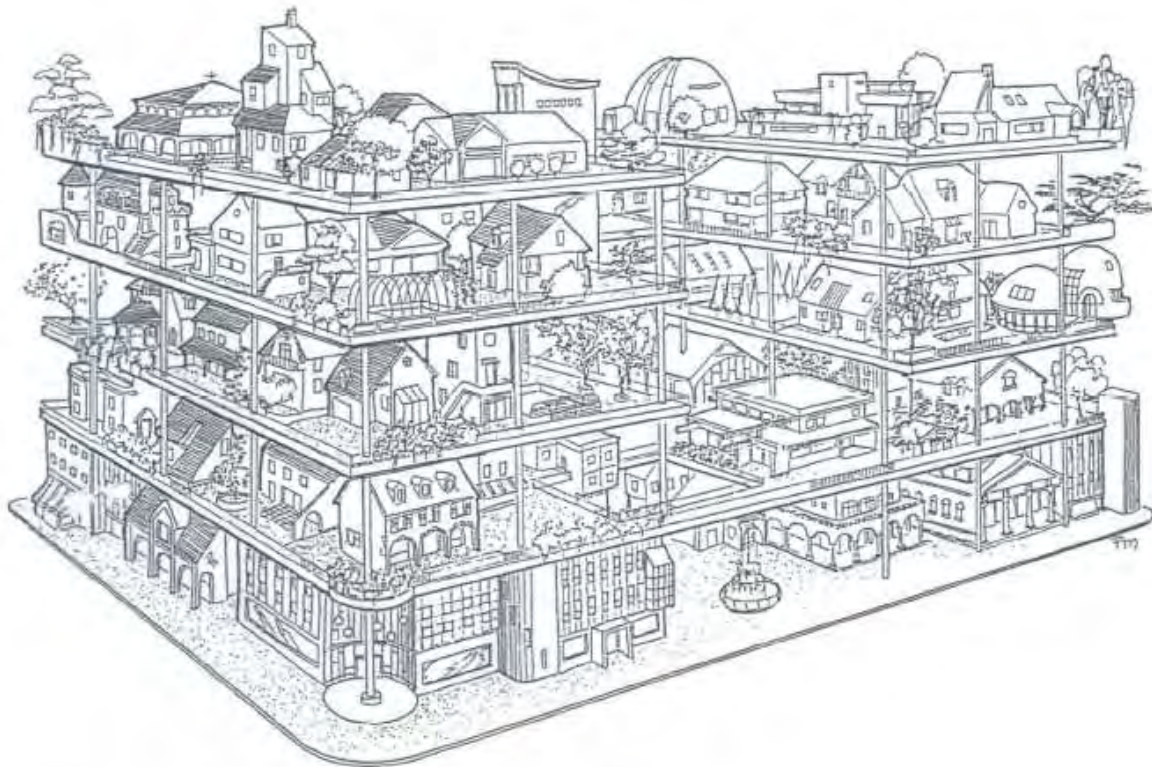


Figure 15 - Source : Groupe Site, repris par Vincent Fouchier

... et des solutions à éviter !



Figure 16 - Semi-collectif, 2003, photo-montage Simon Boudvin



Figure 17 - Haussmann, 2005, photo-montage Simon Boudvin

Ariella Masbounji : Ne pas étendre les réseaux, c'est ne pas voir le territoire au delà de l'agglomération telle qu'elle est analysée par l'IAURIF, alors qu'elle s'étend très au delà. Est ce qu'il n'y a pas un modèle vertueux qui amènerait à desservir très loin parce que la réalité de l'agglomération est beaucoup plus large, ne pourrait-on pas imaginer des réseaux qui desserviraient les pôles en les densifiant, en allant très au delà de l'Ile de France?

Vincent Fouchier : Ce qui est proposé n'est pas de déconnecter le système métropolitain d'une échelle plus large, parce qu'effectivement, la métropole est déjà bien plus large que l'agglomération. Ce qui est proposé est d'avoir un système différent – qui existe déjà sur certaines lignes ferrées, méconnu mais qui a montré toute son efficacité – qui offre des navettes qui ramènent des villes des franges de l'Ile-de-France ou au delà, qui rabattent vers le système RER. Ce système RER serait bien mieux maîtrisé parce que beaucoup plus fiable – plus on étend le réseau, moins il est fiable là où il dessert le plus de monde – on atteint des limites de saturation et des problèmes de fonctionnement au quotidien parce que le réseau actuel s'est beaucoup étendu, ce qui fragilise le système central de l'agglomération. C'est ce qui existe sur Chartres par exemple, où on rabat avec des navettes cadencées vers le système métropolitain RER, avec une rupture de charge mais en réalité avec des fréquences et des vitesses bien supérieures. On peut ainsi gagner du temps, mais avec un système complètement repensé, qui va nécessiter de lourds investissements à la fois dans les extensions sur les lignes qui rabattent sur le RER et sur le RER lui même pour qu'il soit plus cadencé et sûr.

Ariella Masbounji : Si on regarde le modèle allemand, les transports en commun desservent une agglomération au sens plus large du terme. Les transports en commun permettent aussi l'accueil des vélos, ce qui est intéressant parce que les rabattements sur les lignes de transport permettent de desservir la véritable échelle de l'agglomération. Cela n'a pas été imaginé dans le cadre du SDRIF?

Vincent Fouchier : Nous aurions pu le faire, mais nous aurions alors été sur un schéma beaucoup plus expansif du développement, avec les conséquences que l'on connaît en termes de consommation d'espace et de mobilité automobile.

Olivier Morlet, AFTRP : Nous sommes d'accord sur les objectifs partagés de production de logements et de limitation de la consommation d'espace, n'y a-t-il pas cependant un risque de report hors Ile de France, à trop vouloir bloquer les extensions de l'agglomération? En terme de déplacements, les gens vont de plus en plus loin, les villes à une heure de Paris sont des réservoirs aujourd'hui pour loger des populations qui ne trouvent plus à se loger dans le centre de l'agglomération francilienne, n'y a-t-il pas un risque d'augmenter les distances parcourues ?

Vincent Fouchier : Le risque est là mais il faut avoir en tête que le schéma de 1994 nous laisse une marge non consommée de surfaces urbanisables – on nous dit qu'il n'y a pas assez d'espaces urbanisables mais curieusement on n'a pas consommé tous ceux qui étaient dans le schéma de 1994. La construction effective en terme de logements et d'emplois s'est opérée bien plus près du cœur de l'agglomération que ce qu'offrent les espaces à ouvrir à urbanisation en périphérie.

En raisonnant uniquement en termes de consommation d'espace pour répondre aux enjeux qui sont soulevés, si on n'offre pas suffisamment de logements dans l'agglomération parisienne, avec l'effet de prix et d'éviction, les ménages vont aller dans le bassin parisien ou quitter le système francilien.

A mon sens, l'enjeu est plus d'augmenter significativement le volume de constructions que d'augmenter significativement le volume d'espace à urbaniser. L'enjeu de la densification, l'enjeu de la mobilisation des espaces qui sont aujourd'hui sous-utilisés, l'enjeu de la valorisation autour des gares bien desservies paraissent bien supérieurs à l'enjeu de volume des espaces à urbaniser. Par ailleurs, en plus de ce qui est urbanisable au schéma directeur de 1994 – qui n'a pas été saisi comme projet de territoire par les collectivités locales – il y a un volume d'espaces ouverts dans les documents d'urbanisme locaux qui offre un potentiel pour encore bien des années, qu'on ne remet pas en cause à travers le nouveau schéma directeur. Le choix est fait que ce potentiel – ce qui est déjà ouvert dans les documents d'urbanisme locaux, ce qu'on offre à travers les espaces d'urbanisation préférentielle - permet une montée en puissance progressive de la densification qui ne va pas se faire du jour au lendemain et que tous les outils – les établissements publics fonciers, les contrats de projet, les investissements de transports collectifs – vont permettre une montée en puissance de la densification.

Les temps d'infléchir les tendances et de concrétiser la densification, les espaces urbanisables déjà inscrits dans les documents d'urbanisme locaux se consumeront, ce qui laisse encore une marge d'une dizaine d'années.

Ariella Masbounji : C'est tout de même le mécanisme qui se passe au delà de l'agglomération rennaise, qui est exemplaire sur son périmètre mais qui n'échappe pas à l'étalement au-delà de ce qu'elle maîtrise, mais sans doute a-t-on un problème de gouvernance. Etre exemplaire à l'échelle de l'agglomération ne permet pas de l'être à l'échelle du territoire.

Vincent Fouchier : Il y a la question de l'échelle, mais on a quand même la chance d'avoir une région Ile-de-France à peu près calée sur le système métropolitain – malgré les débordements réels et quotidiens – mais par rapport à d'autres agglomérations, l'échelle de l'institution régionale répond bien à l'échelle métropolitaine. Cela donne une capacité de gérer la planification à une échelle pertinente. Il demeure une question de compétences, de répartition des rôles et de morcellement du mécano décisionnel.

Christophe Rabault, directeur de l'AORIF : J'ai bien entendu le développement d'un système de transition qui s'appuie sur les possibilités d'urbanisation existantes, par rapport à un document qui va plus dans la maîtrise pour le futur. En tout cas, dans la communication qui a été faite, pour convaincre la faisabilité des objectifs de logements dans le cadre du schéma directeur, les capacités n'ont pas été assez montrées en chiffres. Lorsque l'on se retrouve à la réalisation sur le terrain, cela manque un peu de jauge pour être capable de montrer comment effectivement les projets concrets qui se développent sont dans l'épure ou non.

Vincent Fouchier : Pour ce qui est de la pédagogie, il est vrai qu'un schéma directeur a des difficultés dans le même temps à porter une politique et à la rendre explicite. Nous sommes d'ailleurs, à l'IAURIF, en train de préparer une série de guides d'illustration de la manière de répondre aux orientations du schéma directeur, qui sortira à l'issue de l'enquête publique. Mais l'autre question est *Quelle est la portée d'un schéma directeur d'une région comme la nôtre, son articulation avec les PLH, les PLU, les SCOT?* L'ensemble de nos règles du code d'urbanisme dédié à la planification nous posent un vrai problème de chaînon manquant et de superposition mal assumée.

Christophe Rabault : L'AORIF a diffusé récemment un livre blanc sur la question de la gouvernance des politiques d'habitat et d'aménagement en Ile de France, et indépendamment de vos travaux, nous arrivons aux mêmes interrogations sur l'articulation des responsabilités à travers les documents programmatiques et de planification qui aujourd'hui ont des difficultés à s'articuler.

Ariella Masbounji : Ma dernière remarque concerne la lisibilité et l'organisation de ce territoire, parce que en effet, densifier, articuler l'urbanisation et les transports c'est bien, mais quand on se promène par exemple dans la plaine de France, qui est dense, il y a une illisibilité totale de ce territoire, une absence d'articulation entre les choses, une absence de qualité hormis ce qui a été fait sur Saint Denis. Bien sûr, on ne peut pas demander à un schéma directeur de régler tous ces problèmes, mais il se les est posées j'imagine, comment introduire un peu de qualité d'organisation et de lisibilité?

Vincent Fouchier : Le schéma directeur ne peut pas tout, il doit donner un cadre régional, c'est ensuite aux acteurs locaux de le mettre en œuvre et de l'appliquer, notamment lorsque l'on commence à parler de la qualité des espaces.

Ariella Masbounji : Mais ce qui fait l'unité et l'appartenance à un territoire dépasse le cadre local.

Vincent Fouchier : Dans le cas cité, il existe un établissement public d'aménagement, c'est à cette échelle que le problème peut être traité. C'est bien plus difficile au niveau régional de traiter l'ensemble de la région avec ce même niveau de détail que ce que pourrait faire un établissement public d'aménagement.

Ariella Masbounji : Mais sans détails, dégager les grandes lignes qui feraient par exemple qu'un boulevard urbain deviendrait un lieu de repérage, d'identité, avec des pôles tout le long... Ce genre de message ne peut pas être porté localement.

Vincent Fouchier : Je crois qu'il y a un intermédiaire entre le local et le régional, c'est pour cela que nous avons laissé une grande marge pour ce niveau intermédiaire. Le schéma directeur ne prétend pas prendre la place des documents d'urbanisme intercommunaux, mieux à même de transformer l'essai localement... dans le respect des grandes orientations régionales !

Ariella Masbounji : Merci

Nous allons à présent aborder la deuxième séquence avec les deux sociologues que sont Michel Bonetti et Alain Bourdin. Nous attendons beaucoup de vous sur la question de la pertinence du sujet *densité* notamment au plan de l'articulation avec les modes de vie, sur l'accueil que font les habitants à cette volonté des aménageurs et des élus d'augmenter les densités. Vous vous proposez d'approcher la question de manière très différente l'un et l'autre. Michel Bonetti est sociologue et directeur de recherche au laboratoire de sociologie urbaine générative du CSTB. Il est à la fois chercheur et consultant. Il est très polarisé sur la question du renouvellement urbain, il conseille les bailleurs sociaux sur la gestion de l'habitat à Marseille, à Saint Nazaire, à Vénissieux. Il propose une approche issue de la sociologie des organisations qui établit des relations entre le fonctionnement social des quartiers et l'organisation des services publics. Il réfléchit sur les interactions entre les formes urbaines et les modes d'habiter. Nous attendons beaucoup de vous pour nous éclairer sur ces questions, notamment sur la réception sociale des enjeux qui ont été présentés.

Alain Bourdin est sociologue, auteur de très nombreux ouvrages, dont *la métropole des individus*, il a beaucoup travaillé sur la question de l'individuation des modes de vie, nous avons écrit ensemble *l'urbanisme des modes de vie* dans le cadre du Club Ville Aménagement, où nous tentions, à l'écoute des modes de vie et du marché, de produire un aménagement volontariste et sans renoncement. Alain Bourdin dirige actuellement l'Institut Français d'Urbanisme, tout en étant codirecteur de la revue *Espaces et société*, enseignant à Genève et à Louvain, donc avec une vision européenne qui peut nous apporter des éclairages pour la question d'aujourd'hui, d'autant plus que la Belgique est une grande ville étalée où la question de la densité doit se poser de plus en plus fortement. Alain Bourdin a également beaucoup investi sur la question de la mobilité comme composante majeure du fonctionnement urbain.

Densité vécue et perception de l'habitat

Michel Bonetti

Je fais effectivement des recherches sur les modes d'habiter Je voudrais rappeler qu'habiter ce n'est pas simplement se loger, dormir et manger. L'habitat est à la fois le support du développement du statut social mais aussi des identités profondes des individus et de la structuration des interactions sociales. En travaillant là-dessus, on travaille à la fabrication de la société. Nous partons d'une approche dite « générative » au sens où le rapport à l'habitat, le fonctionnement social urbain ne sont pas des choses déterminées par ni la forme, ni les compositions sociales des populations, mais par des processus d'interactions. Ils sont générés en quelque sorte par les interactions entre les formes urbaines, les formes

architecturales, les cultures, les situations socio-économiques des habitants, mais aussi les politiques publiques et les modes de gestion.

Actuellement nous sommes en train de travailler sur l'évaluation d'opérations de renouvellement urbain en voie d'achèvement et nous pouvons annoncer – la sociologie peut avoir une valeur prédictive - la dégradation d'une bonne partie de ces opérations dans les cinq ans qui viennent - pas dans toutes les opérations, un tiers y échappe dans la mesure où il y a une très bonne gestion des villes et des bailleurs. Il n'y a pas de souci à avoir pour les villes de l'Ouest, mais on peut avoir les plus grandes inquiétudes pour de nombreux quartiers situés dans le Nord et l'Est de la France ou en région parisienne.

Ariella Masbounji : Mais vous êtes consultant à l'ANRU? Ils vous écoutent?

Michel Bonetti : Pas vraiment car la gestion urbaine n'est pas un enjeu social et politique, ce qui permet en quelque sorte d'exonérer un certain nombre d'acteurs de leurs responsabilités, et de faire porter aux habitants cette responsabilité de la dégradation. A propos des émeutes urbaines, on n'a jamais parlé de la gestion urbaine de Clichy Montfermeil, or ceux qui y travaillent, et notamment l'AFTRP, savent que depuis 20 ans c'est une *décharge publique*. Ce n'est pas par hasard que les problèmes soient nés là, et ils ne se sont pas diffusés n'importe où. Il y a beaucoup d'investissement sur la construction, le développement urbain, et une fois que tout est construit les acteurs ne s'y intéressent plus vraiment. Il ne faut pas oublier que la dégradation des grands ensembles est d'abord liée au déficit de gestion des villes et des bailleurs.

Cela a entraîné - même s'il y a aussi des problèmes liés aux formes urbaines - un rejet massif de ces formes urbaines, qui sont associées à la violence, à la dégradation, etc. Rejet qui a produit une forte demande pour leur anti-modèle, contribuant à l'attrait qu'exerce la maison individuelle. Dans les enquêtes, on se rend compte qu'une des motivations essentielles de l'achat de maisons individuelles, c'est le désir *de faire le bonheur des enfants*. Mais il s'agit d'un alibi : on veut un jardin pour les enfants, pour protéger les enfants, contrôler les enfants - ce qui renvoie aussi à une fantasmagorie de préserver l'enfance – mais à 12 ans, la maison individuelle à 50 km de Paris ne leur plaît pas. Les adolescents adorent la ville et l'urbanité. Le rejet de la densité est donc lié au fait qu'on a eu cet anti-modèle lié à sa conception, lié à son déficit de gestion qui a frappé les esprits. J'ai travaillé par exemple avec un bailleur près de Provins pour faire du logement individuel pour des petites communes, mais dès qu'un bailleur social voulait construire en milieu rural, on lui disait *Vous allez nous faire Montreuil, les tours de Montreuil* - comme si les tours de Montreuil à 30 km se profilaient à l'horizon, les gens étaient tétanisés par ce modèle. Cet attrait de la maison individuelle est lié au fait qu'il y a quelques années, ce qu'on a pu offrir en terme d'habitat intermédiaire, de petits collectifs, était relativement pauvre. Mais on assiste à un renouveau des formes urbaines et architecturales depuis cinq ou six ans - et j'ai plutôt bon espoir .

De façon connexe, nous sommes en train de réaliser pour le PUCA une recherche en coopération avec 6 bailleurs sociaux sur l'habitat individuel dense sur 15 opérations en France. C'est tout à fait étonnant de voir, à l'analyse de ces opérations et suite à des enquêtes approfondies, comment cela génère une forme d'attachement à cet environnement et à cet habitat. C'est du logement social, mais il est difficile d'identifier que c'est du logement social. Ce qui est intéressant, c'est de voir que les architectes ont fait preuve en général d'une très grande créativité et d'un soin particulier. Nous avons détaillé la diversité des éléments qu'ils ont traités et c'est assez remarquable. Le rejet des grands ensembles, des formes



Figure 18 - Vert Saint Denis, source : CSTB, Michel Bonetti

massives est d'abord lié à une très faible qualité de la plupart des espaces. Dans les grands ensembles, il y a eu une focalisation sur la qualité des logements intérieurs et des façades, mais le reste a été en général sacrifié, notamment les espaces intermédiaires reliant les bâtiments à la rue.

Ariella Masbounji : comment avez vous choisi ces opérations?

Michel Bonetti : nous avons pris le parti de travailler avec six bailleurs et nous avons cherché dans leur patrimoine les opérations offrant la plus grande diversité de densités, de formes, de modes d'intégration urbaine.

La première chose qui frappe, c'est effectivement le soin apporté à la conception des différents espaces.

C'est ce qui tranche le plus par rapport aux grands ensembles, où les architectes ont sacrifié les parties communes, les entrées d'immeuble, les espaces de transition entre le public et le privé – qui sont un enjeu fondamental à la fois de la représentation qu'on a des choses et des interactions sociales. Ils ont sacrifié les pieds d'immeuble, toute la séquence de la rue à l'immeuble, du coup dans la représentation, on a une sorte de déplacement. **Cela semble dense parce qu'on est face à un univers extrêmement uniforme, monotone, déqualifié et très minéral** – des façades plates, uniformes qui donnent le sentiment d'un élément massif – et cela construit une représentation de la densité. Comme l'a remarqué Vincent Fouchier, les grands ensembles sont caractérisés par de faibles densités, qui s'accompagnent du corolaire de gigantesques espaces publics, que l'on n'a pas les moyens de gérer et d'entretenir, ce qui donne une représentation d'un espace extrêmement dégradé.



Figure 19 – Saint Nazaire, source : CSTB, Michel Bonetti

habitat offre des terrasses, des loggias, des jardinets... les gens vivent dans un paradis mais ils tournent le dos à la ville, ils se vivent comme une espèce de forteresse, alors qu'on est dans des espaces très différenciés et soignés.

Je voudrais alerter les maîtres d'ouvrage sur les risques de dérive que peut entraîner la volonté d'innover. **On se rend en effet compte que cette forme d'habitat individuel dense, qui offre des possibilités remarquables et qui peut générer un fort attachement des habitants, peut être tuée si on la développe en cédant aux outrances architecturales, en cédant à la fascination qu'exerce le modernisme architectural.**

On doit s'interroger sur un phénomène étonnant pointé il y a fort longtemps par le sociologue américain Tom Wolf qui conduit en général à imposer la modernité aux pauvres. Depuis les années 60, on a obligé les pauvres à vivre dans l'expérimental, dans l'extrême modernisme architectural, car la bourgeoisie n'en voulait pas. Il faut faire attention, je crois beaucoup à l'avenir de ces formes d'habitat intermédiaire, des recherches auxquelles elle peut donner lieu, mais en faisant attention de ne pas la tuer. Vous faisiez référence à la Hollande, il y a des choses intéressantes, mais il y a quand même des choses assez *monstrueuses* qui tentent de débarquer maintenant en France : on refait des boîtes à chaussure, ce sont des micro boîtes – qui ressemblent furieusement à l'architecture de zone industrielle. Quand on offre des formes industrielles, le rejet de la ville peut aisément se comprendre. Vous parliez de la conception des tours : en France, on ne sait pas faire des pieds de tours. Quand on voit les tours de Manhattan, on constate que ces espaces font l'objet d'un soin tout à fait extraordinaire, le pied est un lieu d'animation, lieu de l'interaction... Nous, nous sacrifions ce qui est le point d'ancrage fondamental de l'urbanité.

J'ai surtout parlé d'uniformité et de brutalité, de l'architecture brutaliste qui donne un sentiment assez morbide. Un autre point très important évoqué par Vincent Fouchier est la question des ruptures d'échelle et de l'absence de composition urbaine, quand on a une espèce de confrontation, de rupture entre du pavillonnaire et du R+6, cela met en scène d'autant plus la densité. Dans le projet de renouvellement du quartier du Mirail à Toulouse, il était prévu de faire des petites maisons individuelles... au pied des immeubles R+10, voilà comment on allait faire la composition urbaine. J'ai donc quelques interrogations sur ce genre de conception architecturale.

Une opération comme Terra Nova à Saint-Nazaire offre des espaces très soignés, certaines façades sont très travaillées, les espaces intérieurs sont magnifiques. Malheureusement la façade qui est donnée à voir sur le front urbain donne l'impression d'un bâtiment HLM collectif *monstrueux*, alors que c'est un petit bâtiment R+3. Elle donne donc une impression de densité extrêmement forte, parce que cette façade est uniforme, morte et quasi aveugle. Dès qu'on a une façade morte, des pieds d'immeuble morts, vous donnez une représentation d'un objet massif et rébarbatif, et on n'a pas l'impression qu'à l'intérieur c'est de l'habitat individuel ou semi collectif. Côté cour, cet



Figure 20 - Saint Nazaire, source : CSTB, Michel Bonetti

L'autre facteur très important, c'est le traitement des vues : vous avez des quartiers ou des rues avec un immeuble qui vient boucher la vue, qui donne donc un sentiment oppressant, on se vit dans un univers fermé, carcéral, alors que la même rue, si on l'ouvre et que l'on offre des perspectives sur l'horizon, c'est tout à fait intéressant. Je suis un peu inquiet parce que dans les années 70, on avait beaucoup de quartiers qui bénéficiaient d'environnements naturels merveilleux. Sans doute pour que les habitants ne soient pas aliénés par le paysage, les urbanistes les ont privés de la vue du paysage – par exemple en bordure de la ZUP de Chambéry, qui est située sur un plateau, il y a des vues sublimes sur les montagnes environnantes. Mais à l'intérieur de cette ZUP vous ne voyez pas les montagnes, elle est composée de façon à ce que votre vue bute sur des immeubles, donc vous avez un sentiment de densité, d'oppression, alors que la nature est là, elle est à disposition, mais simplement on en a privé les habitants. Ce n'est pas seulement vrai du logement social, mais dans beaucoup d'endroits, on est frappés de voir comment on a privé les habitants soit de la vue, soit de l'accès à un environnement naturel remarquable. On les a privé de l'étayage de leur identité sur la nature, alors que très souvent il y a une forêt à côté, il y a un parc, et on n'a pas d'accès visuel... On prive ainsi les gens du *potentiel identitaire socio-spatial* que leur offre leur environnement. Le sentiment de densité va être renforcé aussi par des espaces labyrinthiques, où il n'y a pas de lisibilité, où l'oppression est encore plus forte. J'ai actuellement une mission de conseil pour la communauté d'agglomération à la Grande Borne à Grigny : les immeubles sont très bas (R+2, R+3) et dans beaucoup d'endroits, vous êtes pris dans des espèces de dédales qui créent de l'angoisse et génèrent de l'insécurité.

L'autre point qui influe sur la perception est la minéralité de l'espace. Plus un espace est minéral, plus c'est un hymne au couple infernal béton/bitume, plus on a l'impression d'une forte densité. Mais dès qu'il est paysager, les choses s'aèrent, on peut effacer les pignons aveugles, les façades grises d'immeubles d'assez grande hauteur par de grands arbres. Le paysage permet ainsi de cacher la mauvaise architecture. Nous réalisons actuellement une recherche pour une société HLM qui est aussi syndic de copropriétés et qui est une ancienne coopérative. Dans les années 50, cette société a réalisé des ensembles composés de grandes barres (700 logements à Verneuil, 300 logements à Sevran) mais très inspirés des cités jardins. Ils offrent des espaces paysagers magnifiques qui aboutissent à ce que l'on ne remarque même plus ces barres. Vous êtes dans un parc paysager, magnifique, dans un univers très agréable à vivre, alors qu'en fait il s'agit de barres immenses.

Dernier point, c'est la culture de la densité. En comparant Hong Kong et la Norvège, on n'a pas la même perception de la densité, mais on a le même phénomène en France. A Saint Nazaire il y a un grand ensemble avec quelques tours, mais pour les habitants de cette ville dont les immeubles ne dépassent généralement pas R+2, R+3, c'est Chicago ! Il existe effectivement une perception relative en fonction de la culture locale et parfois de la tradition d'étalement local. Par exemple à Toulouse, y compris dans les ZAC récentes, on a en général des voiries surdimensionnées. Au nom de la création de « boulevards urbains » on a souvent un mail au milieu, doublé de deux contre-allées. Cela entraîne une disproportion entre l'espace vide et le bâti, ainsi qu'un gâchis du foncier. Avec des petits collectifs ou de l'habitat semi individuel, on arrive à donner l'impression de densité forte.

À l'Isle d'Abeau, en haut d'une colline, vous avez une grande barre. Vous pensez que c'est un grand ensemble, mais en fait c'est de l'habitat individuel, comme c'est en pente vous avez un accès bas d'un côté, haut de l'autre, vous êtes en fait dans du R+2.

Ariella Masbounji : Ces phénomènes sont la responsabilité des architectes, des aménageurs, des promoteurs, des collectivités?

Michel Bonetti : Je pense qu'il y a un problème de maîtrise d'ouvrage, mais globalement c'est une coproduction, une responsabilité largement partagée entre les différents acteurs liée au fait qu'ils partagent une culture commune.

Ariella Masbounji : Merci, vous avez donné des pistes pour tenter d'agir différemment, notamment travailler en rapport avec l'urbain, travailler une architecture qui réponde aux questions d'usage, au rapport au paysage, et de penser la ville d'abord pour le piéton.

La densité à l'épreuve des modes de vie et de la mobilité

Alan Bourdin

J'ai choisi – et je ne le regrette pas – de faire une intervention un peu dissonante, sinon je vous aurais dit ce que l'on vous a déjà dit soit dans l'un soit dans l'autre exposé. Je voudrais partir de préoccupations qui sont les miennes et qui rejoignent complètement celles de Michel Bonetti. Je suis sociologue, mais travaillant beaucoup dans le domaine de l'urbanisme – je finis par me sentir plus urbaniste parfois. Je suis aussi assez persuadé de l'importance de la gestion, non seulement quand il est question d'habitat mais quand il est question de pôles d'échanges, quand il est question de tous les lieux où des flux urbains se croisent, et je dirais même quand il est question de zones d'activités. Je crois qu'un des enjeux majeurs de l'urbanisme aujourd'hui c'est les zones d'activités, et qu'un des aspects majeurs dans les zones d'activités c'est de savoir comment on les gère au quotidien. Donc je rejoins tout à fait Michel Bonetti sur ce genre de préoccupations, de la même manière que j'ai l'impression – je fais depuis très peu de temps du travail qui est de l'ordre du projet – que plus de choses se jouent au niveau du projet qu'au niveau de la planification. Pour être sociologue et avoir lu beaucoup de choses sur les sociétés contemporaines, je crois décidément que les sociétés ne se gouvernent pas par décret et que la planification est désespérément un instrument qui ne convient plus très bien à nos sociétés, qu'on en soit heureux ou malheureux. Ayant dit cela, le rôle qu'on peut avoir, nous les chercheurs, c'est d'apporter des interrogations sur les outils intellectuels qu'on utilise dans nos démarches quotidiennes. Je prendrais juste un exemple, pas pour faire de la polémique avec Vincent Fouchier, mais pour montrer un type de problèmes. Vincent Fouchier a expliqué tout à l'heure que plus on est en faible densité, plus on émet de gaz à effet de serre pour les transports. Ceci est incontestable si l'on se réfère à un certain nombre de statistiques, mais Jean-Pierre Orfeuillat, qui est un spécialiste de la fabrication de ces statistiques, vous dirait *En Ile de France, si on fait rentrer dans la mesure les déplacements pour les week end, pour les vacances...*, ça change les données. Je ne vais pas trancher, je ne suis pas un spécialiste, mais je réclame qu'on s'intéresse aux mesures qu'on utilise, qu'on ne les prenne pas pour des vérités premières mais pour des constructions : on a des données qui sont des purs artefacts des instruments de mesure qu'on utilise. Si on veut faire un urbanisme sérieux, il faut commencer par s'interroger sur les mesures que l'on fait et sur comment on fabrique les mesures que l'on fait. Deuxièmement, il faut s'interroger sur les outils intellectuels qu'on utilise – ce qui sera la suite de mon exposé, qui n'est pas défenseur des anti-densités. Mon propos est de dire *Voyons, quand on raisonne en terme de densité, qu'est ce qu'on fait et qu'est ce qu'on ne fait pas?*. C'est là dessus que je voudrais revenir en partant de 4 affirmations sur lesquelles je vais raisonner.

La première de ces affirmations c'est *La ville dense, c'est la ville traditionnelle*. NON! Il faut lire le livre de Thomas Sieverts sur la Zwischenstadt, il dit qu'il est - comme moi - un amoureux de la ville traditionnelle, mais qu'il faut que nous fassions notre deuil de la ville traditionnelle. Ce qui veut dire qu'on a un devoir de préservation de la ville traditionnelle, elle ne peut sans doute plus fonctionner comme modèle de fabrication de la ville, et les problèmes de modèle urbain se posent ailleurs. Les modèles urbains ne sont plus dans la ville traditionnelle et plus probablement – et ce qui sera plus grave dans les années à venir- on ne peut pas sans doute imaginer que le développement des grandes agglomérations se fasse vraiment à partir des centres urbains traditionnels. C'est à dire qu'il y a un problème non résolu – qui rejoint d'une certaine manière celui de la densité - qui est la définition et l'invention des nouvelles polarités urbaines. Comment fabrique-t-on du pôle en faisant autre chose que de prendre ce qui existe et essayer de l'agrandir, de densifier... ? Je crois qu'un des chantiers autour de cette affirmation, en prenant du recul par rapport à cette affirmation du modèle de la ville dense traditionnelle, c'est la réflexion sur les nouvelles polarités. Pour cela, un des éléments importants, c'est de s'interdire des a priori. J'ai beaucoup travaillé sur des centres commerciaux ces dernières années – parce que je m'intéresse à tous les lieux où il y a de l'échange et du flux – je haie la plupart des centres commerciaux que je visite, mais il n'empêche que c'est à partir de là qu'on fera des pôles urbains. Je dirais que **la question de polarités et de constitution des polarités, et notamment la manière dont on gère les polarités, est très au centre de l'avenir de l'urbanisme** à mon sens, y compris d'ailleurs en intégrant des choses qui sont du domaine du résidentiel.

Part modale des TC dans les déplacements selon la densité
Ratio : km TC / km VP

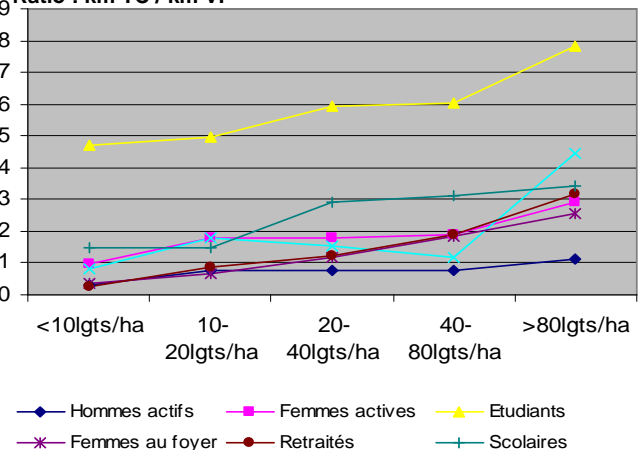


Figure 21 - Source : Vincent Fouchier

La deuxième proposition sur laquelle je voudrais m'arrêter un instant est celle qui consiste à dire *La densité est une substance insécable, un bien en soi*. Personne ne dit cela, mais parfois on raisonne comme si on le disait. Or je crois qu'il y a un grand intérêt à voir quels sont les problèmes qui nous importent derrière la question de la densité. Après tout, la densité est une mesure, en tant que telle elle ne nous intéresse pas tellement, on peut mesurer beaucoup d'autres choses, on peut mesurer les couleurs, la satisfaction des gens... Pourquoi le rapport qu'évoquait Vincent Fouchier tout à l'heure est-il important? Parce que derrière, il y a un certain nombre de problèmes, je pense qu'il y a à s'interroger sur ce qu'on met derrière la question de la densité. Derrière la question de la densité, il y a des questions bien évidentes, celles aujourd'hui des économies d'énergie, des gaz à effet de serre, peut-être qu'on ne raisonnait pas de la même manière sur la densité il y a quelques années. Aujourd'hui, c'est un focus majeur dans la question de la densité. Comment peut-on raisonner sur les économies d'énergie sans raisonner en même temps sur les technologies? Est-ce que finalement la question des économies d'énergie n'est pas d'abord une question de technologie et à ce moment la densité deviendrait un sous produit de la technologie? Ce qui est central serait de mettre en œuvre les solutions technologiques qui permettent effectivement d'économiser les gaz à effet de serre, et les solutions technologiques qui permettent d'économiser les gaz à effet de serre ont un certain nombre de contraintes qui vont probablement nous amener à faire de la densité. Mais c'est peut-être une manière de voir les choses qui permet d'avoir un autre regard sur la densité. Au passage, du point de vue des économies d'énergie, certaines formes de densité sont parfaitement inefficaces, moi j'ai vu ce qui est produit par Samsung aujourd'hui en Corée, ils font de grands efforts pour justement changer leur point de vue là-dessus, mais ce qu'ils ont produit il y a quelques années est dense sans économiser l'énergie. C'est un premier aspect.

Un deuxième aspect est la question des transports et la question des transports rejoint des questions de localisation. Je crois que dans les enjeux de la localisation aujourd'hui, il y a fondamentalement la localisation des activités, j'insiste même si cela a déjà été évoqué, car je pense que la localisation des activités est au centre des processus de localisation. Que peut-on se donner comme objectif pour la localisation des activités? **Comment peut-on se servir de l'offre pour travailler sur la localisation des activités?** Cela me paraît un élément essentiel et qui va me permettre d'organiser le reste.

Ariella Masbounji : Par activités, tu entends bureaux ou simplement zones logistiques?

Alain Bourdin : J'entends tout, je pense qu'on a beaucoup fait en France la politique urbaine par le logement, et la crainte qu'on peut avoir est qu'une utilisation superficielle de la notion de densité nous amène à continuer à faire de l'aménagement par le logement - ce qui n'est pas du tout inutile - mais il y a l'autre aspect en terme de structuration urbaine, c'est aller beaucoup plus loin et inventer tout un tas de méthodes et de moyens dans le domaine de la localisation des bureaux, de la localisation des nouvelles activités industrielles, le travail sur les anciennes activités industrielles et dans le travail sur les activités artisanales et commerciales un peu dispersées.

Ariella Masbounji : Tu disais tout à l'heure que tu croyais au projet et pas au plan. Mais si on travaille par le projet et qu'il n'y a pas de plan, je ne vois pas très bien comment on peut se poser ces questions? Même Barcelone, qui jouit de la légende « des projets, pas des plans », mène ses actions sur la base d'un schéma directeur de 76, qui porte les bases de toutes les actions menées.

Les exigences que tu exprimes me semblent appeler la nécessité du plan, en tout cas de la vision territoriale, celle de penser stratégiquement les zones d'activités? Si on travaille uniquement par projet on ne peut pas aborder ces questions.

Alain Bourdin : Cela nécessite premièrement une stratégie territoriale organisée et deuxièmement une méthodologie d'intervention. La planification, si elle rebondit – et c'est d'ailleurs quand elle fait ça que la planification rebondit – peut devenir le lieu où s'exprime cette stratégie par rapport à un territoire et qui valorise les outils qu'on utilise. Quand je dis que je ne crois pas à la planification, je crois tout à fait à la planification glissante, à la manière de faire de la planification stratégique telle qu'on peut la faire aujourd'hui, etc. Je ne crois pas au modèle classique de planification qui marque quand même profondément les outils issus de la loi d'orientation foncière. Nous n'en sommes pas tout à fait débarrassés ici, il y a beaucoup de raisons, mais c'est au moins un cadre de réflexion de savoir que la planification ne peut pas être ce qu'elle a été quand on a conçu les instruments qu'on utilise aujourd'hui.

Je passe rapidement sur les problèmes d'usage du sol, qui sont des problèmes bien intéressants car si j'en crois les prospectivistes de l'agriculture, ce qu'il restera de l'agriculture sera justement en zone urbaine, on a donc cet espèce de paradoxe que l'agriculture la plus performante soit une agriculture liée à la ville, ce qui pose des problèmes d'usage du sol qui s'ajoutent à ceux qui ont été évoqués.

La troisième affirmation est *La densité c'est bon pour vous, la densité c'est bien socialement*. Sans reprendre les propos de mon prédécesseur, il faut regarder avec prudence la condamnation systématique de l'anti-densité. On ne pourra pas empêcher le *trend* de nos sociétés, qui est une tendance à l'autonomie des individus. Je ferais bien d'autres petites statistiques, si on référait la quantité de sol utilisé non plus au nombre d'habitants, mais à l'évolution du PIB, peut-être qu'on aurait une autre lecture du territoire. C'est à dire qu'il n'y a pas de croissance de la population en Ile de France, mais il y a une croissance du PIB en Ile de France et ceci a une certaine influence sur les modes de vie – ce qui va dans les deux sens. Donc **on est dans une logique de mode de vie consommateur d'espace**. Sur certains plans on peut réduire la consommation d'espace dans les modes de vie, mais il y a d'autres plans qu'il est beaucoup plus difficile de toucher, en particulier tout ce qui est lié à l'autonomie, à l'importance de la vie privée, à l'importance du pôle maison, de tout ce qui concerne l'autonomie de la résidence et la spécificité de la résidence. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas en même temps de la demande de ville. Il y a tout autant de la demande de ville, comme il y a par ailleurs de la demande de rencontres, de la demande d'intensité, etc. Mais si on veut raisonner sur la question des rapports entre modes de vie et densité, il ne faut pas oublier que la diversité des modes de vie va dans les deux sens : Elle va à la fois dans le sens d'une demande de polarité, et dans le sens de la demande de dispersion. Peut-on vraiment laisser de côté la demande de dispersion? Ne faut-il pas aussi trouver des réponses à la demande de dispersion? Malgré ce que je viens de dire sur la planification, je crois que la réponse à un certain nombre de problèmes ne passe pas seulement par ce genre d'outils mais passe par deux réflexions très importantes: d'une part une réflexion en terme de programmation urbaine, je pense que si l'on veut répondre aux questions qui se profilent derrière la question de la densité – derrière la question de la densité il y a quelques questions majeures, de l'économie d'énergie, de l'usage du sol, de l'optimisation des transports et des exigences des modes de vie - il y a probablement une révolution à faire - qui est en train de se faire d'ailleurs – dans la programmation urbaine. Un des chantiers les plus importants actuellement est celui de la programmation urbaine : Comment inventer les savoirs de la programmation urbaine et comment les faire circuler? Il s'agit d'un débat, notamment comment passer d'une programmation urbaine qui a été très centrée sur la définition des équipements à d'autres types de programmations urbaines qui fonctionnent autrement...

Le deuxième enjeu est d'inventer les produits. Il s'agit de se mettre à faire de la recherche développement sur des produits urbains pour qu'ils répondent à un certain nombre d'objectifs, il faut qu'elle soit partagée entre ceux qui travaillent à la conception, ceux qui sont dans l'investissement et dans la promotion et ceux qui font partie des autorités publiques. On a développé en France des pôles de compétitivité, il existe un pôle de compétitivité ville durable, nous en faisons partie, mais il y a sûrement quelque chose d'équivalent à faire autour de l'invention de produits pour l'urbanisme. Moi je serai favorable à ce qu'on essaye de mettre sur pied cette institution, qu'on travaille beaucoup plus au niveau de la recherche développement en partenariat avec le privé et qu'on travaille beaucoup plus au niveau des outils de la programmation urbaine chez les professionnels.

Ariella Masbounji : Merci.

Vous avez ouvert, tous deux, de multiples champs... On ne pourra pas épuiser toutes ces questions mais nous allons prendre celles de la salle.

M. Lavenant, Emmaüs Habitat : Je suis étonné du fait que personne ne fait référence au marché. On a l'impression qu'il est un peu désincarné, qu'on parle d'un grand sujet, on ne parle pas du tout du marché?

M. Brac de la Perrière, chef de projet territorial RATP : Je travaille sur le PLE de Clichy Montfermeil, je voulais avoir les avis de nos intervenants sur le grand thème du moment au sujet de la densité qui est celui de la mixité sociale et fonctionnelle. Le système densificateur est-il un système qui produit plus de mixité ou qui au contraire produit de la séparation ? Ma deuxième question est de savoir, avec la densification, quelles sont les règles? Puisqu'il y a plus d'interactions sociales, faut-il renforcer ou clarifier un certain nombre de règles pour que la vie sociale soit améliorée en même temps que cette densité?

M. Grangé, directeur de l'aménagement à la ville de Tremblay en France : J'ai bien entendu ce qui a été dit sur la densité, j'y suis moi même très favorable, mais je travaille sur le nord est francilien, sur lequel en particulier le SDRIF est silencieux. Que fait-on des espaces qui ne sont pas denses? Que fait-on des quartiers pavillonnaires qui ont déterminé l'enveloppe urbaine de l'Ile de France? Mon secteur correspond à des secteurs pavillonnaires ouvriers de l'entre deux guerre, que fait-on de ce type de ville? Le paradoxe de la situation c'est qu'on peut faire dense sur du terrain vierge, sur des extensions, ce qui est plus facile. Car dans l'urbain existant, on trouve des friches industrielles et des sols pollués, on ne peut monter aucune

opération car elle coûterait trop cher, aucun promoteur ne s'hasardera aux conditions du marché.

Myriam Schwartz, architecte urbaniste : C'est plus une réaction par rapport à un exemple dans un pays assez petit où la densité est une obligation vitale – Israël - où on a créé près de l'aéroport et près d'une gare un immense centre commercial, avec au dessus 3 tours de 30 étages. Dans l'une des tours, il y a une résidence pour personnes âgées – jeunes retraités dynamiques – parce qu'il y avait une demande non pas d'aller vers l'extérieur de la ville, mais de rester en ville et de pouvoir accéder aux centres commerciaux, activités de loisirs... de manière dynamique. C'est un exemple qui marche, où on a réussi à mettre en place une centralité pour des personnes qui souhaitent, selon leur tranche d'âge, en bénéficier.

Michel Bonetti : Sur la question économique. A propos de la fascination pour la maison individuelle je suis assez agacé de la façon dont sont faites les enquêtes à ce sujet. Si on demande aux gens *Voulez-vous habiter un château au milieu d'une forêt ?* Ils vont dire *oui*, ce qui est dénué de toute considération pour les aspects économiques. Or on dit qu'il y a un rejet de la densité, mais quand on regarde le prix du foncier dans la centralité, il devient exorbitant, ce qui veut bien dire que des gens veulent y habiter. Quand on voit la montée des prix du foncier le long des pôles d'échanges, cela signifie que les gens ont envie d'être situés à côté des services. Ce qui se passe, c'est que des gens qui habitent des logements collectifs dans un 2 pièces en ville sont souvent très heureux d'y vivre, mais quand ils ont des enfants, ils sont obligés de partir dans la périphérie, et tant qu'à partir en périphérie, comme ils ont des petits enfants, ils préfèrent une maison individuelle. C'est le mécanisme économique qui se joue, puisque c'est beaucoup moins cher. Donc c'est au cœur de la demande, d'autant plus que l'on fait payer à la collectivité une partie des coûts de fabrication urbaine et de gestion urbaine. Je travaille sur les coûts de gestion urbaine, en logement social, un ménage a entre 1 et 2 mètres de rue. En pavillon, entre 10 et 20 mètres de rue. Cela montre que les collectivités consacrent 10 fois plus de moyens à la gestion d'un quartier pavillonnaire qu'à la gestion de la ZUP. Il y a quand même des économies d'échelle, il faudrait que quelqu'un fasse l'analyse des vrais coûts de gestion urbaine en fonction de la densité.

Sur le rapport entre densité et mixité, je pense qu'il n'y a aucune articulation, cela dépend des politiques que l'on veut mener. Dire que la densité va générer des problèmes de gestion sociale n'est pas fondé. Au contraire, on voit bien que les problèmes de gestion urbaine sont concentrés sur les quartiers à faible densité, car cela génère des vides urbains, des espaces résiduels qui sont des lieux angoissants. Je suis plutôt partisan de Jane Jacobs pour dire que l'occupation de l'espace crée de l'animation, à un moment même la RATP voulait créer des commerces, des *souks* dans le métro pour gérer la sécurité, pour en faire des pôles urbains.

Ariella Masboungi : Ce qui a été dit c'est qu'en effet le marché ne répond pas à toutes ces questions qu'on se pose, il fonctionne à l'opportunité, ce qui m'amène à demander pour ma part si tout est négociable? Si on demande effectivement aux gens ce qu'ils veulent et qu'on leur donne tout ce qu'ils demandent, on ne pourra plus se le permettre! Des politiques peut-être plus directives s'imposent-elles – peut être qu'on attend du Grenelle de l'Environnement des choses plus directives sur l'étalement urbain, pour se rapprocher de ce que font les allemands ou les hollandais – et qui amèneront à ne plus poser les questions de la même manière. En revanche, on a le devoir de ne pas traiter chaque approche séparément mais de les articuler pour des réponses stratégiques et cohérentes. La densité toute seule ne produit ni mixité, ni qualité...

Michel Bonetti : L'enjeu est d'avoir une amélioration de l'urbanité, ce qui rejoint les préoccupations de la programmation urbaine et renvoie au problème du clivage entre architecture et urbanisme...

Alain Bourdin : Sur la question du marché, le marché n'est jamais qu'un équilibre et tout dépend de ce qu'il y a sur les plateaux de la balance, les acteurs du marché essaient de faire bouger les plateaux de la balance et de se servir des dynamiques existantes. Donc le marché ne fait rien, on se sert du marché. Le marché est l'instrument de l'action pour investir, gagner de l'argent...

Ariella Masboungi : Mais ce n'est pas du laisser faire.

Alain Bourdin : Non, il y a de vraies réflexions sur la manière dont on agit sur le marché. Je pense que l'histoire des *cleantech* que développe François Ascher actuellement me paraît extrêmement importante. C'est à dire des régulations, des lois de réglementation environnementale forte, qui vont obliger à faire de la recherche développement technologique et qui vont amener des logiques d'investissement et de profit autour de la production de produits de qualité environnementale : là on est dans un jeu avec le marché qui a du sens. Il y a sans doute la même chose à faire dans le domaine de l'habitat. Il y a d'autres types d'actions qui me paraissent beaucoup moins efficaces par rapport au marché. Faire de la réglementation qui amène à faire des produits de logements assez différents – lesquels porteront en eux une dimension de densité, mais tout d'abord des produits ayant un intérêt environnemental qui obligeront à des investissements

technologiques – et décréter la densité, ce n'est pas la même démarche. Ce n'est pas la même démarche et je pense qu'en terme de politique publique il y a une démarche qui est dépassée - décréter la densité - et il y a une démarche qui est tout à fait en phase avec les logiques actuelles du marché, celle qui consiste à développer les *cleantech* – nouvelles technologies propres - dans le logement.

La deuxième chose que je voulais faire remarquer, tu as évoqué l'exemple de Rennes tout à l'heure, il y a une différence entre deux types d'offre de densité de nature totalement différente. A Rennes, tu disais qu'ils ont un modèle qui a bien fonctionné, ils ont un modèle qui consiste à gérer de la façon la plus rationnelle possible le territoire dans un contexte de demande d'habitat individuel. C'est à dire comment répondre à la demande d'habitat individuel, à la demande de petites communautés, à la demande d'être un peu hors du grand mouvement de la ville, en gérant l'occupation du sol de la manière la plus rationnelle possible. C'est un système qui marche assez bien mais dont on voit qu'il génère quand même beaucoup de mobilité et qui pose des problèmes à l'échelle de la mobilité car ce sont des mobilités qui sont difficilement optimisables dans le schéma de déplacements qu'elles entraînent. Et d'un autre côté, ce qui a été évoqué avec l'exemple d'Israël, c'est l'intensité urbaine. Quand on est dans un contexte de fabrication d'intensité urbaine, la question de la densité, c'est comment la densité devient un élément de la densité urbaine, donc fortement liée à l'offre de services et à la diversité dans l'offre. Ce sont deux logiques qui sont toutes les deux intéressantes mais qui ne fonctionnent pas de la même façon.

Table ronde : La densité dans les opérations d'aménagement

Ariella Masbounji, Nicolas Michelin, Bertrand Dubus, Gilles Champseix

Ariella Masbounji : Cette troisième table ronde est délicate, sensible et importante, puisque nous allons nous demander au fond **comment faire une bonne ville**. Je ne dirais pas *comment réaliser une densité acceptable*, mais comment la densité serait un outil dont s'empareraient les professionnels pour fabriquer de la *bonne ville*. On a vu ce matin le danger des approches sectorielles. La densité est-elle un outil de la *bonne ville* et à quelles conditions? Quel dessein, quelle vision, quel devenir du territoire peut-elle servir? Fabriquera-t-on quelques quartiers magnifiques, denses, des éco-quartiers? Je n'ai personnellement aucune inquiétude sur le fait qu'on fera des éco-quartiers parce que le marché s'en est emparé, c'est vendable, on fera de la densité bien articulée, mais saura-t-on penser le territoire comme une ville durable? Pour débattre autour de cette question, nous allons faire parler des concepteurs urbains et un promoteur. Nicolas Michelin est architecte urbaniste, deux fois nominé au grand prix de l'urbanisme, ce qui signifie qu'il s'est distingué dans un vivier d'urbanistes français de grande qualité. Aujourd'hui, il est sur le devant de la scène pour deux raisons : d'une part parce qu'il est enseignant, il dirige l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles et un centre d'Art - parce que Nicolas Michelin aime beaucoup lier les choses, il s'intéresse beaucoup aux relations entre l'Art, l'architecture et l'urbanisme - d'autre part, il s'est fait beaucoup remarquer par le nombre et la qualité des projets urbains et architecturaux gagnés avec son équipe à Metz, Lille, Mulhouse, Dunkerque, Nancy... Récemment il a également reconverti un moulin à farines dans la ZAC Paris Rive Gauche, en université – sur lequel il a écrit un petit ouvrage savoureux qui raconte ce qu'est le parcours d'un architecte qui se confronte à une programmation et à une maîtrise d'ouvrage un peu faibles, auquel on demande de travailler très en dessous du prix du marché, je vous recommande cette lecture. La notion de densité entre dans son propos qui sera centré sur sa vision du développement durable.

Bertrand Dubus est architecte urbaniste, il est architecte conseil du département des Alpes Maritimes où il y a beaucoup à faire sur les questions qu'on a évoquées aujourd'hui. Il a fondé en 1991 avec Thomas Richiez la société d'architecture Dubus Richiez, dont les réalisations sont très remarquées en France, et qui maintenant s'exporte vers l'Asie, d'abord par le concours de l'ambassade de France à Singapour, mais aussi par un travail sur une ville nouvelle en Malaisie. Il a également travaillé sur le tramway de Reims, le pôle d'échanges de la gare du Mans, l'aménagement de la ZAC Vaugirard à Paris, le centre d'Evry, etc. On voit bien qu'un certain nombre d'architectes ne sont plus architectes : ils sont architectes, urbanistes, ils s'intéressent à la programmation, à la maîtrise d'ouvrage...

Gilles Champseix, lui, est promoteur, il a créé l'Immobilière d'Ile de France en 1993, qui réalise des projets de logements collectifs, individuels et d'immobilier d'entreprise. La société a évolué vers des projets de plus en plus importants avec du collectif, mais aussi des démarches écologiques avec des constructions en bois. On verra dans ce que vous aurez à nous dire si la densité est pour vous un outil de densité ou alors si c'est intéressant simplement parce qu'il n'y a plus de terrains.

Nous allons commencer avec Nicolas Michelin qui va nous montrer comment il tente de créer de la mixité dans les projets et que la densité n'est pas le seul outil. Mais peut-être que c'est une condition tout de même, être en mesure de créer une nouvelle centralité à Metz n'aurait pas été possible dans un quartier individuel, en termes de masse critique?

Nicolas Michelin : J'ai décidé de montrer le projet de Metz. Comme l'a dit Ariella je suis un fervent défenseur du développement durable et je pense que le développement durable c'est le cheval de Troie dans l'architecture et dans l'urbanisme, c'est à dire que c'est une occasion rêvée pour nous architectes et urbanistes de faire différemment. Le problème est qu'il ne faut pas que les labels s'emparent de cela, que la HQE s'empare de la notion de développement durable, que ce soit uniquement avec quelques cibles d'éco quartiers ou d'HQE qu'on réponde au problème. A cette idée de HQE – haute qualité environnementale - j'oppose toujours la **HQU – haute qualité d'usage** – et j'aimerais bien que les architectes se mobilisent pour vraiment montrer que le développement durable est l'occasion par exemple de faire des bureaux différemment. On ne peut plus construire les immeubles de bureaux comme on les construisait il y a 5 ans, ce n'est pas raisonnable. Pour le logement, j'étais très intéressé par la démarche de programmation urbaine et de produit urbain, mais il faut aider les architectes car ils ne sont pas responsables de tout – je m'en rends compte quand je suis urbaniste – que les choses se décident bien en amont, et on a affaire à des *gentils promoteurs* ou à des *vilains promoteurs*. En tout cas je ne vous cache pas que j'ai été très choqué par les propos de Michel Bonetti sur une caricature d'architecture moderne qui ne conviendrait pas, qui est horrible, une façade toute lisse, etc. Certes les architectes sont responsables mais il y a tout un jeu d'acteurs. C'est un peu l'idée de la *patate chaude*, si on ne fait pas de développement durable en France, ce n'est jamais de notre faute, c'est de la faute du promoteur mais il vous dit *C'est trop cher, je n'arrive pas à la vendre*, donc c'est la faute des usagers qui disent *Il n'y en a pas sur le marché*, et les architectes qui disent pourquoi on ne les fait pas... Ce n'est jamais de la faute de personne si on n'arrive pas à Dunkerque par exemple à faire de la ventilation naturelle dans les logements, c'est un procédé qui se fait partout en Europe, sauf en France,

parce qu'elle serait trop chère, elle ne serait pas aux norme du CSTB, il faudrait déposer une ATEX (Appréciation Technique d'Expérimentation), etc. On crole en France sous cette réglementation exubérante, absurde, qui nous empêche d'innover, et je pense qu'il faut innover aujourd'hui.



Figure 22 - Bangkok, source : www.globe-cooker.com

Bangkok, la surdensité, et l'étalement urbain en Chine, je travaille là bas depuis 4 ans, les chinois veulent absolument avoir des villas palladiennes, néo françaises ou méditerranéennes, donc ils assèchent complètement le système de canaux d'irrigation qu'ils ont et ils construisent des lacs artificiels. Ils démolissent également les li longs à Shanghai et construisent des tours de très haute densité avec des pieds de tour complètement ratés...

Personne ne sait comment l'avenir va être fait, sur les courbes du réchauffement climatique, on ne sait pas si on va être sous 7 mètres d'eau ou si finalement l'eau va monter doucement, si on va cramer dans 25 ans, mais on nous fait faire des petites villes aujourd'hui. Il y a une incertitude sur ce que sera la ville de demain, ce n'est même plus une question de proportion, ou d'analogie, de probabilité... Et tout ça est extrêmement fragile car il y a la fonte des glaciers et pour avoir traversé des glaciers de nombreuses fois, on sent la fragilité de l'homme sur cette planète. Mais pourtant la nature est toujours là, exubérante, et elle repart.

Ces rapides propos sont souvent taxés d'utopistes – je dis *utopiste debout*, restons debout car il y a beaucoup de choses à faire – souvent on est un peu découragés par les normes et la façon de faire, mais en fait on s'aperçoit qu'on peut y arriver. Il faut éviter l'étalement urbain, la climatisation, il faut réduire nos énergies par 4, tout ceci dans un souci de développement durable. Je dis souvent qu'**un bon projet d'urbanisme est un projet qui allie infrastructure, nature, sociétal, qui répond au programme et qui prend en compte le site, mais qui surtout a une bonne architecture**. Donc on ne peut pas s'arrêter en tant qu'urbaniste à une planification, on est obligé dans notre travail d'urbaniste de projet à travailler sur le long terme, sur 5 ans, sur 10 ans, pour *tirer tout vers le haut*. Je ne crois pas à la planification qui ne bouge plus, je crois à la planification circonstanciée, la planification des circonstances, qui prend ce qui va arriver, à partir du plan de base, et qui permet de tirer tout cela vers le haut.

J'ai choisi de vous montrer l'exemple de la ZAC de l'amphithéâtre à Metz, je suis à 87 logements à l'hectare, ce qui est une densité assez forte. Quand j'ai gagné ce concours, il y avait déjà eu une étude de ZAC, il s'agissait de faire un quartier dense, un éco-quartier. Le site est à côté du TGV qui est arrivé maintenant, le premier projet consistait à mettre les bureaux (30 000m²) tout près de la gare, derrière 25 000 m² de surface commerciale (une bonne boîte avec un parking paysager), puis derrière, avec des parkings en talus pour protéger



Figure 23 - ZAC de l'Amphithéâtre, Metz, Nicolas Michelin

de la voie SNCF qui est contre, les logements. La mairie s'est rendue compte que ce schéma bureaux, commerces, logements, était peut-être une erreur et nous avons gagné le concours – la ZAC est de 250 000 m², 132 000 m² de logements – en proposant de répartir bureaux, équipements, commerces et logements sur l'ensemble de la ZAC, et notamment sur les îlots B2 et B3. Le principe de la ZAC est extrêmement simple – j'ai une façon de travailler par couche, nature, infrastructure, densité... - qui consiste à continuer une des rues pour la voie de l'amphithéâtre, à créer quelques continuités vertes transversales, et surtout une articulation directe avec le parvis de la gare qui est en haut à gauche, pour descendre jusqu'au grand centre Pompidou Metz, qui est arrivé en cours de concours – la programmation

de la voie SNCF qui est contre, les logements. La mairie s'est rendue compte que ce schéma bureaux, commerces, logements, était peut-être une erreur et nous avons gagné le concours – la ZAC est de 250 000 m², 132 000 m² de logements – en proposant de répartir bureaux, équipements, commerces et logements sur l'ensemble de la ZAC, et notamment sur les îlots B2 et B3. Le principe de la ZAC est extrêmement simple – j'ai une façon de travailler par couche, nature, infrastructure, densité... - qui consiste à continuer une des rues pour la voie de l'amphithéâtre, à créer quelques continuités vertes transversales, et surtout une articulation directe avec le parvis de la gare qui est en haut à gauche, pour descendre jusqu'au grand centre Pompidou Metz, qui est arrivé en cours de concours – la programmation

du centre Pompidou Metz est arrivée au moment de l'étude de définition. Pour résumer le plan, moi je crois beaucoup à la rue, je crois que la rue est un vecteur d'échange social et je pense que c'est extrêmement important. Je crois à l'îlot, parce qu'on ne peut pas faire autrement, entre 3 ou 4 rues il y a un îlot. Et je ne crois plus du tout à la parcelle. Tout mon travail depuis 5 ans est un travail entre la limite privée et la limite publique, des découpes en volume, des unités de voisinage, etc. Aujourd'hui on nous demande de créer une ville gentille, c'est à dire une ville à R+3, R+4, surtout pas de barre, surtout pas de tour, parce que c'est la ville *méchante* qu'on détruit à tour de bras. J'ai l'impression d'être parfois dans un paradoxe, on me demande de faire une ville dans laquelle il n'y aura pas d'émeutes dans 30 ou 50 ans et on la conçoit aussi vite que ce qu'ont fait nos parents avant nous, c'est à dire, dans les années 50, ils concevaient une ville après 6 mois de conception, voire un an, et après ils construisaient avec les chemins de grues. Nous concevons aussi une ville en un an, des quartiers de ville entiers, et souvent je trouve cela intrigant de voir une ville qui va se construire avec 300 logements individuels. Aujourd'hui, que ce soit le maire de Dunkerque, le maire de Lille ou même le maire de Mulhouse, tous souhaitent que les gens n'aillent plus habiter loin de leur ville, et donc ils veulent des maisons individuelles en centre ville. Construire une ville, dense, avec de la maison individuelle, en bande, est un exercice assez intéressant et il y aura forcément des contrastes entre des immeubles hauts, des tours – moi je suis un très grand défenseur des tours dites écologiques – et des logements individuels plats.

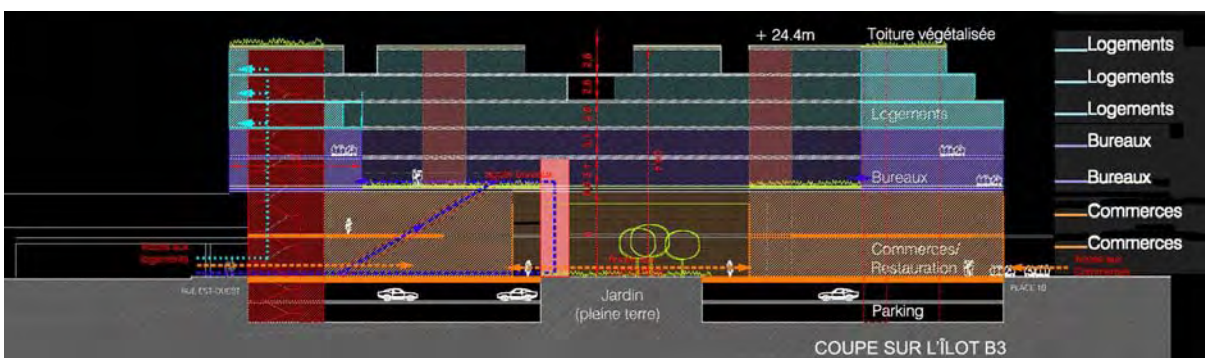


Figure 24 - ZAC de l'Amphithéâtre, Metz, Nicolas Michelin

Dans B2 et B3, il s'agissait de dire *Pas de centre commercial, le centre commercial c'est la rue*, tout se situe au dessus de la rue est/ouest qui est une nouvelle rue. Donc le centre commercial est constitué de 26 000 m² sur la rue et sur un étage. Au dessus du centre commercial, l'idée est de mettre des bureaux, sur 2 niveaux – on dit toujours qu'il y a une nouvelle manière d'habiter, mais il y a aussi une nouvelle manière de travailler, on voit bien que les plateaux de bureaux à 5000 m², c'est en train de se tasser, on va avoir de plus en plus d'offre de niches, notamment près d'un TGV, des succursales, des gens qui ne veulent pas faire un siège très lourd et qui installent 500 ou 1000m² de bureaux. Les plateaux verts au milieu sont une végétalisation de la surface commerciale, habitée par les bureaux. Donc on a des bureaux en U et au dessus, 3 étages de logements. En plus de cela, décréter et faire la ville à toute allure, c'est souvent pour simplifier le problème et donc choisir un unique architecte. Je pense qu'il vaut mieux qu'un architecte fasse 5000 m² ou 10 000m² que 50 000m², parce que même s'il est très bon, ce sera une architecture de type unique. Donc on a fait 8 lots en appelant 8 architectes différents, en se disant qu'il y aura une confrontation, il y aura des architectures qui vont créer du mélange et c'est cela la ville. La ville traditionnelle n'est plus un modèle, il n'en demeure pas loin qu'elle est un modèle par sa mixité fonctionnelle et par sa friction, sa différence d'échelles. Quand on a fait ce modèle, il y a eu un appel d'offre pour les promoteurs, certains promoteurs sont allés voir le maire adjoint de Metz pour lui dire *Le modèle de Nicolas Michelin est très intéressant, mais c'est infaisable*, qui leur a répondu *Ce n'est pas grave monsieur, si vous ne savez pas le faire, il y en a d'autres qui savent le faire*. Finalement tout le monde a répondu, deux promoteurs ont été choisis en bureaux, en logements et en commerces. Nous sommes en phase de construction de ce

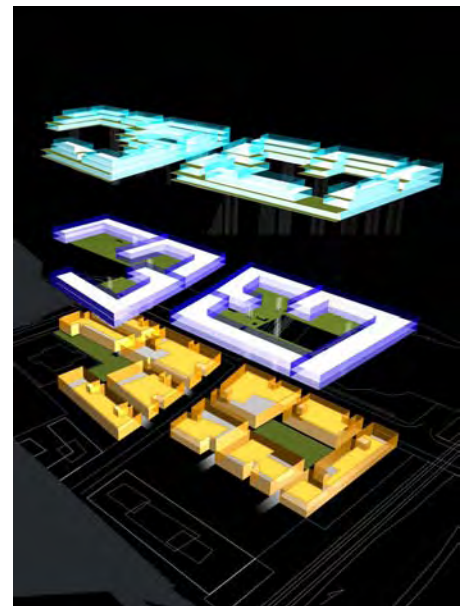


Figure 25 - ZAC de l'Amphithéâtre, Metz, Nicolas Michelin

sandwich qui n'est pas sur toute la ZAC bien évidemment, qui n'est pas non plus à 100% sur ces îlots, nous avons exigé 60% de mixité complète, il y en aura finalement 50%, ce qui est déjà très bien. Mon idée est qu'un immeuble de bureaux qui est fermé à 18h est un immeuble vide, dans lequel il ne se passe plus rien, alors qu'un immeuble mixte est un immeuble où il y a des échanges, une salle de conférences d'un bureau pour servir aussi le soir à des riverains pour une réunion de quartier... Cette idée participe au désir de ville, au désir d'urbanité, le fait qu'on vive ensemble et qu'on évite des cloisonnements trop rigides sous prétexte de la sécurité, je pense que **la ville est un mélange.**

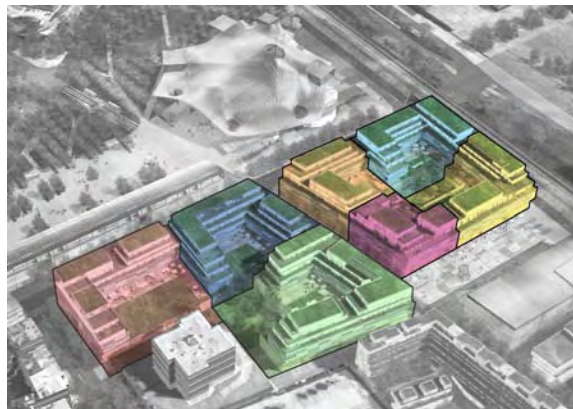


Figure 26- ZAC de l'Amphithéâtre, Metz, Nicolas Michelin

Ariella Masbounji : En France, il semble ardu de superposer les fonctions qui relèvent chacune de promoteurs spécialisés et de savoir faire différents. La SEMAPA a dû acheter et les porter le temps de les commercialiser.

A Metz la part du portage politique ferme a été essentielle pour y parvenir. Et ceci - qui se faisait tout seul autrefois - relève à présent de l'expérimentation. Celle-ci servira sans doute de référence pionnière pour lever des obstacles ailleurs. Il semblerait que les nord américains produisent naturellement ce modèle aujourd'hui et on sent que c'est un peu la fin du modèle des centres commerciaux fermés.

Pour croiser avec ce qui a été dit ce matin, certes il y a de la densité – 87 logements à l'hectare, c'est dense – et cela ne suffit pas à faire de la mixité, mais c'est nécessaire tout de même pour pouvoir créer cette mixité fonctionnelle. Il faut toutefois garder présent à l'esprit que ce terrain est une « pépite », à côté de la gare, du centre Pompidou, avec suffisamment d'habitants pour que cela soit possible. Est-ce que ceci serait jouable ailleurs?

Nicolas Michelin : Ce qui est formidable avec la densité, et qu'on pourrait faire à Paris d'ailleurs - j'ai participé à l'atelier des grandes hauteurs pour le quartier de Bercy – c'est que la densité permet une surdensité – c'est bien pour l'économie - mais **elle permet tout d'un coup de dégager des cours, des continuités vertes dans la ville, des espaces non construits en pleine terre**, dont on a besoin à Paris et dans tous les quartiers que l'on pense aujourd'hui. C'est un outil pour la nature en ville, et puis quand on y réfléchit bien, et qu'on associe tous les problèmes de parking qui sont des problèmes très compliqués aujourd'hui, cela permet de créer des repères et des densités visuelles. On dit *l'échelle du piéton* mais le piéton lève la tête, il voit la tour également, le lointain, les axes, je pense que d'avoir par endroits non pas un velum qu'on continue à 30 mètres, mais de temps en temps, extrêmement bien placées, des petites tours, ce serait extraordinaire, surtout si ces tours offrent un confort d'usage – les gens aiment la maison individuelle car ils ne trouvent pas aujourd'hui sur le marché des terrasses où ils peuvent sortir une table, manger, se fermer du vent... Si on arrive à montrer que ces logements collectifs – en location ou privatifs – ont une qualité vers l'extérieur dans les tours aussi, il faut montrer que c'est possible. Cela veut dire faire des logements plus grands, dé-SHON-er – le problème c'est que quand on produit un logements de 3 pièces plus grandes avec une terrasse accessible, il va se vendre plus cher, donc les promoteurs disent qu'ils ne vont pas le vendre. Il faudrait arriver à dé-SHON-er – ne pas les avoir en SHON, donc ne pas les avoir en coût - un certain nombre de surfaces qui ne coûtent pas cher dans le prix de construction, les surfaces d'isolation, des vérandas... C'est ce que j'ai fait à Nantes, j'ai fait des grandes terrasses, dans le cadre du projet de l'île de Nantes, un peu dans le principe d'une unité de voisinage. Les gens ont leur autonomie dans leur logement, mais ils peuvent presque se passer le sel, ils ont a vue sur la Loire, il y a des commerces en bas, des bureaux, des maisons individuelles...

Ariella Masbounji : Cette architecture moderne a été *infligée* à des gens pauvres ou riches?

Nicolas Michelin : Il y a des logements sociaux, très beaux, faits avec les moyens qu'on avait.

Ariella Masbounji : La notion d'architecture infligée a été citée tout à l'heure, les excès de l'architecture contemporaine pour soi, mais l'architecture contemporaine peut servir l'usager, c'est possible.

Nicolas Michelin : Je me méfie de l'amalgame architecture moderne, façades dures, peut-être avec un angle de vue différent on n'a pas la même image, peut-être que les gens y sont très bien... Je n'aime pas non plus les petits carrés avec les refontes briques, mais je mets 3 arbres devant, j'investis la terrasse et tout d'un coup j'ai quelque chose. Bien sûr il y a de mauvais architectes, mais il faut travailler ensemble.

Ariella Masboungi : Que dire de l'architecture contemporaine souvent mise en accusation, le marché produisant plutôt une architecture passéiste et pas seulement en France, qui interpelle les architectes contemporains supposés répondre à la demande sociétale?

Nicolas Michelin : Qu'est ce que l'architecture traditionnelle? Si c'est l'enduit et les toits, moi je fais une architecture contemporaine avec des toits et de l'enduit, je n'ai aucun problème à faire des toits, je peux mettre des capteurs, des combles accessibles, le tout est de les dessiner dans une modernité d'aujourd'hui. À Dunkerque j'ai construit des toits, tout le monde dit *c'est néo flamand*, pas du tout, c'est contemporain, et cela travaille avec le vent. L'architecture durable, si elle est moche ce n'est pas intéressant, il faut produire une architecture technologiquement intéressante, sans climatisation, qui ait le souci de l'usage, de la vue et du rapport à la nature.

Ariella Masboungi : Bertrand Dubus, que peut apporter l'architecte urbaniste à la question de la densité et de la fabrication de la bonne ville? Est-ce que la densité est un outil?

Bertrand Dubus : Je ne sais pas si c'est un outil, mais en tout cas c'est une question. Mais tout d'abord sur la question des bienfaits de l'architecture contemporaine, toute architecture – qu'elle soit contemporaine ou non – n'est bonne que si elle relève de l'usage ou si elle s'est posée la question de l'usage. Le reste n'est que du style, c'est le problème des goûts et des couleurs. A partir du moment où l'usage est présent, l'architecture acquiert un caractère quasiment indiscutable, indépendamment de son style. Revenons à la densité : c'est une chose tout à fait importante. Sur le travail que nous menons par exemple à Evry – nous sommes architecte coordonnateur de la ZAC du centre - , très vite nous nous sommes posés la question de la densité : Evry a la particularité d'être une ville nouvelle, Préfecture qui dispose d'une friche urbaine, dans une situation exceptionnelle, puisqu'elle est enchâssée entre un énorme pôle commercial de niveau régional, les universités, l'hypercentre d'Evry et ses administrations. Evry est aussi le lieu d'accueil de pôles d'excellence, en particulier sur le gène - elle dispose d'un génopôle - et de toute une série de centres de recherche. Mais cela ne se voit pas, c'est une ville qui a un déficit d'image considérable, qui aujourd'hui est en train de se relever grâce à la pugnacité de Manuel Valls qui est particulièrement engagé dans sa réhabilitation. La densité s'est tout de suite imposée comme le moyen de concentrer l'effort de reconquête du centre. Mais la volonté locale a été un facteur décisif dans cette orientation, car le maniement de la densité nécessite un engagement et un contrôle important de la part des collectivités. Sur Evry, nous nous sommes posés la question de la densité parce que se posait la question : *Pourquoi les grands équipements de la ville ne se voient pas, pourquoi cette ville a un tel déficit, alors qu'elle a des emplois, des pôles d'excellence, etc. ?* Le constat d'un centre inhabité, puisqu'à l'intérieur du centre d'Evry il y a très peu de logements, est apparu comme l'une des causes majeures de ce déficit. Certes, il y en a autour, il y a les



Figure 28 - Evry Centre Urbain, Bertrand Dubus



Figure 27 - Evry Centre Urbain, vue sur les voies Nord Sud, Bertrand Dubus

célèbres Pyramides - mais ils encerclent, voir enchâssent le centre d'activités. C'est en fait la conséquence directe d'une urbanisation reposant sur une rationalisation à outrance des espaces, qui attribuait à chacun sa strate dans un système de développement de dalle. Cet excès de fonctionnalisation, cet excès de partage des tâches spatialement distribuées font que les confrontations et les échanges ne peuvent plus s'établir correctement. Quand à cette situation s'ajoutent des dérèglements sociaux, la ville se dégrade de façon accélérée. D'où l'idée de densifier le centre ville avec des opérations résidentielles

accompagnées de leurs équipements pour retrouver la mixité d'usages qui, faisant défaut, contribuait à rendre le cœur de ville désert, le soir, pendant le temps des vacances universitaires ou l'été.

Trois travers sont à éviter à tout prix lorsque l'on recourt à la densité :

Le premier est lié à mon expérience de l'Asie où ce qui était présenté comme de la densité apparaissait comme des urbanisations d'accumulations. Cette accumulation est presque une chose inéluctable dans toutes ces villes asiatiques de comptoir, accumulation de grands magasins, comme à Singapour ou Kuala Lumpur. Mais est-ce cette densité urbaine qui est attendue ? A partir du moment où l'on veut atteindre un certain niveau de densité, on peut très vite sombrer dans l'accumulation pure et simple, surtout si l'outil de densification ne s'applique pas à un programme diversifié. Autrement dit, **la densité doit être associée à la diversité pour éviter l'accumulation.**

La densité peut aussi dériver rapidement vers la concentration : **densité et concentration sont très vite synonymes.** Eviter la concentration c'est là encore se poser la question de la diversité du programme, de son équilibre, surtout au regard de ce qui préexiste alentour du lieu considéré pour ne pas par excès de concentration désubstantialiser les secteurs environnants... En effet, la concentration peut intégrer l'idée de densité mais si c'est sur la base de mono-programmes, la concentration de logements par exemple, je ne suis pas certain que cela soit générateur de fait urbain, donc de richesse, d'échanges et de croisements. Je suis même certain du contraire.



Figure 29 - ZAC Evry Centre Urbain, îlot RY

Il y a une chose paradoxale aujourd'hui, c'est le lien entre densité et insécurité, je dirais même que le sentiment d'insécurité semblerait antinomique de la densité, c'est à dire que plus on propose de la densité dans un lieu qui est déjà peu en sécurité du moins dans sa perception, on se dit que ce sentiment va s'aggraver : la densité dans ces circonstances peut accroître les phénomènes de peur.

Il faut se méfier de l'introduction de la densité. On ne peut pas introduire de la densité sans se poser la question de ce qu'elle peut induire comme comportements nouveaux. Il faut à minima expliquer le rôle que l'on veut lui faire jouer, les façons renouvelées d'user de la ville, l'ouverture qu'elle peut procurer. Sinon elle sera une chose simplement subite. Même des justifications a priori objectives comme celles liées à l'économie du foncier ne sauraient être comprises en soi.

La densité doit se fonder dans la ville, s'adosser à une programmation fine qui explicite sa raison d'être, son bienfondé, les valeurs ajoutées que l'on peut en tirer, les échanges à nouveau possibles et le plaisir de vivre en ville tout simplement. Le problème est de faire en sorte que l'organisation et la composition de la densité dans l'espace favorise les rencontres, les phénomènes de réciprocité. Je prends à nouveau le cas d'Evry : Quand on étudie l'histoire de la ville, on s'aperçoit que chaque période a tourné le dos à la précédente, chacun s'est ingénié à nier ce que le prédécesseur avait fait. Cela a commencé par l'urbanisme des dalles, puis le rejet d'une centralité excessive, donc on est allé s'étaler à la périphérie, pour en arriver à s'enfermer dans une espèce d'îlot néo haussmannien, qui est le dernier avatar de ce qui se passe dans un des secteurs du centre. C'est exactement le mode de généalogie de croissance de la ville qu'il faut absolument éviter.



Figure 30 – ZAC Evry Centre Urbain, îlot KZ

Quelle que soit la ville dans laquelle on travaille, je pense que la base est de prendre en compte ce qui existe, c'est la richesse de la ville. Seulement après il est possible de jouer avec des éléments pré existants. À partir du moment où on commence à nier l'existant il ne peut être question de réciprocité. **La densité pose comme postulat de base la nécessité de la réciprocité.** C'est en cela qu'elle peut être porteuse, comme outil, d'une certaine urbanité ou renforcer une urbanité déficiente, ou la réintroduire. Si la ville n'est pas reconnue en tant que telle, avec son passé, avec sa réalité du moment, et avec sa perspective d'avenir, la densité ne pourra avoir qu'un effet négatif, opacifiant.

Ariella Masbounji : Tu pourrais peut-être développer la question de la réciprocité. J'insiste sur la question de la densité, mais qu'est ce que j'offre aux usagers, aux personnes qui viennent travailler là ? La densité toute seule n'est pas porteuse de qualité, quelles sont les conditions de la qualité de la densité ?

Bertrand Dubus : La qualité de la densité impose à mon sens, de mettre en rapport les choses. La ville ne se manifeste positivement que quand elle met en rapport les choses. C'est pour cela du reste que la culture naît des villes.

Cette mise en présence des choses peut très simplement s'exercer par la façon dont l'espace privé se donne à voir sur l'espace public, comment ils interfèrent ensemble. On a longtemps vécu la période de la ville classique avec un espace public et un espace privé parfaitement définis. On a ensuite assisté à l'excès inverse où le public et le privé étaient dans un mélange non qualifié, où la ville était à tout le monde et où tout le monde pouvait en disposer à tout moment et en tout lieu. Cette générosité a été malheureusement mise à mal. Aujourd'hui, on est dans un retour d'une clarification des espaces, entre le public et le privé, mais pour moi, avec la préoccupation de faire jouer l'interaction entre le privé et le public, ne serait-ce que par un jeu de fluidité ou de transparence. **L'espace privé devrait par endroit fabriquer le décor de l'espace public.** Cette relation est intéressante car cet échange entre *Je me donne à voir sur l'espace public* et *l'espace public bénéficie de la qualité de ce que je propose sur la parcelle privée* est l'expression d'une civilité



Figure 31 - PAZ de la ZAC Vaugirard, Paris, Agence Dubus Richez

extrême, d'une urbanité tout à fait propice à l'échange qu'il peut y avoir entre collectivité et individualité. Sans cela, on se retrouve vite dans l'univers concentrationnaire, dans les systèmes fermés de communautés, dans le repli sur sa petite entité, dans son univers autonome, quasiment individualiste : c'est renoncer à la ville, la nier. La réciprocité et le regard sur ce qui pré existe, sont une clé déterminante dans le succès de la densité.

D'un point de vue spatial, il y a une remarque intéressante de Nicolas Michelin à laquelle j'adhère pleinement : plus on va dans la densité, plus le vide, la gestion du vide, la densité des vides qu'on va proposer, leur articulation et leur formalisation vont être importants. En effet je pense qu'on atteint plus d'équilibre par soucis des pleins et des vides dans les organisations denses, que le relâchement dont on a l'habitude dans des tissus pavillonnaire. Par voie de conséquence, on a plus de chances dans ces circonstances d'atteindre l'intimité par laquelle la liberté sera offerte à chaque habitant de pratiquer la ville dans le respect de ses désirs et de sa personnalité, dans la plénitude de leur diversité, dans l'espérance de tirer un meilleur profit des croisements potentiels qu'elle peut susciter, sinon provoquer.

Ariella Masbounji : Nicolas Michelin montre ses logements dans l'Ile de Nantes, car on voit qu'en descendant à une échelle plus précise, le logement peut répondre à certaines questions d'urbanité qui ont été évoquées par les uns et par les autres, par une certaine forme de densité.

Nicolas Michelin : J'ai travaillé sur la petite parcelle près de la Loire, tout le monde voulait avoir une vue sur la Loire, mais avec le système en barrettes, c'était difficile. Le règlement de ZAC était intéressant car il disait qu'on pouvait rassembler la densité, monter à R+7, R+8, et ne rien construire à côté, on n'était pas tenu à R+4 partout. On fait des petites *tourettes*, vous avez des maisons individuelles, trois plots de logements collectifs, un jardin, des bureaux et un restaurant. Ces jardins sont au dessus des parkings - qui sont semi-enterrés -, à la fois les habitants ont un rez-de-chaussée haut et c'est un jardin d'agrément pour tous les usagers. On a des logements un peu curieux avec des plongeurs en angle, c'est une trame classique mais le séjour s'ouvre en angle, pour avoir une grande terrasse accessible. Il y a une proximité incroyable, mais dans le même temps ils sont complètement chez eux et peuvent s'isoler avec des volets.



Figure 32 - Habiter les quais, Nantes, Nicolas Michelin

Ariella Masboungi : Gilles Champseix, vous n'êtes pas là parce que vous êtes un *méchant promoteur*, mais vous êtes un promoteur qui semble aimer la qualité, vous utilisez la densité avec différents modèles, vous n'avez pas d'a priori, et vous essayez aussi de faire du développement durable? Comment faites vous tout cela? Est-ce un goût personnel ou vos clients vous le demandent-ils?

Gilles Champseix : Nous, promoteurs, devons répondre aux besoins du marché. C'est pour nous déterminant parce que lorsque nous lançons une opération immobilière, nous prenons des risques financiers énormes, et le temps joue contre le promoteur, ainsi bien évidemment que la sanction du client. Ainsi lorsqu'un promoteur fait un produit inadapté au marché, il est immédiatement sanctionné, sauf lorsqu'il y a une pénurie au lendemain d'une crise de production, mais ce n'est pas le courant de l'activité du promoteur. Donc notre métier consiste à coller au marché, tout en essayant bien évidemment, de ne pas rester trop les pieds dans la terre. Nous essayons aussi de décoller mais pas trop vite.

Ariella Masboungi : Mais comment êtes vous sûrs du marché? Par exemple la proposition de Nicolas Michelin à Metz ne correspondait à aucun marché, et à présent elle le rencontre en l'ayant anticipé. Comment faites vous pour l'évaluer, ce marché? Souvent il y a reproduction de modèles qui marchent bien, mais comment innove-t-on quand on est promoteur et qu'on veut coller au marché?

Gilles Champseix : Premièrement, affirmer qu'une opération marche bien ne peut pas se faire trop hâtivement. Elle peut être lauréate, avoir de beaux prix architecturaux et subir un revers commercial. Ce n'est pas au tout début qu'on peut dire si une opération marche très bien. Cela dit, les opérations qui marchent bien dans la vie sont souvent celles qui marchent bien sur le plan commercial. Néanmoins, tout ce qu'a dit Nicolas Michelin sur la densité me va très bien. Celle-ci peut en effet être utile, esthétique et agréable à vivre. A l'Immobilière d'Ile de France, une attention particulière est portée notamment sur les étages bas, proches du piéton. On a réalisé des opérations d'habitation avec des rez-de-chaussée qui donnent directement sur le domaine public, ce qui est toujours un peu le sujet dramatique pour le promoteur. La caricature d'un promoteur jusqu'à une certaine époque c'était de dire *En rez-de-chaussée on fait des locaux d'activités, parce qu'on ne peut pas mettre d'habitation, puis au premier étage, on met des studios, des petits logements pour les étudiants, puis on va commencer à faire des appartements familiaux à partir du deuxième ou troisième étage*. Nous n'avons pas du tout cette approche, il nous arrive très souvent de faire en rez-de-chaussée de nos immeubles des duplex pour des familles. Si l'on traite intelligemment le rez-de-chaussée, avec des espaces privatifs entre le domaine public et l'accès au logement, cela peut très bien marcher et on vend très bien nos duplex en rez-de-chaussée, sur des immeubles qui font cinq, six voire sept étages. Quant aux étages supérieurs, ils restent toujours très prisés.



Figure 34 - Pied d'immeuble avec duplex en RDC, Montrouge, Immobilière d'Ile de France



Figure 33 - Accès individualisé d'un duplex en RDC, Issy les Moulineaux, Immobilière d'Ile de France

Donc quand on parle de densité, nous, promoteurs, y sommes favorables. Pour raisonner plus sur l'Ile de France, on a bien évidemment un attrait des clients sur la maison individuelle. Elle fait partie du rêve du jeune couple même si lorsque les enfants ont 15 ans, ils veulent revenir vers les centres villes, pour des raisons d'accès aux lieux de vie et de divertissement. Néanmoins le jeune couple de 30 ans avec un ou deux enfants privilégie la maison individuelle ou l'hyper centre ville - qui est aussi très prisé. C'est pour cela que les centres villes enregistrent des prix au m² les plus élevés. Je ne parle même pas de Paris, les centres de ville de banlieue sont trop chers, on a complètement désolvabilisé nos jeunes clients sur ce marché. La profession regrette qu'au niveau de l'Ile de France, sans faire de polémique sur le schéma directeur, l'ancien schéma prévoyait 43 000 hectares de zones à construire. Le nouveau schéma directeur en prévoit seulement 29 000. A partir du moment où l'on a des objectifs ambitieux de constructions par an – 60 000 logements par an - il faudra donc densifier le centre ville. Des expériences qui pour nous semblent très bonnes sont celles des ZAC multi sites. On constate que dans bon nombre de communes de première et deuxième couronne, les centres villes ne sont pas encore suffisamment bien exploités. Le problème est que la politique du SDRIF qui consiste à densifier les villes sera difficile à réaliser car les promoteurs n'auront pas les moyens d'accompagner cette politique. En effet quand on parle de ZAC multi sites, on se heurte à tous les égoïsmes de ceux qui sont en place : en ville, on se *heurte* aux gens qui habitent dans le centre ville. Une fois qu'ils y sont, ils ne veulent pas qu'on densifie ce qu'ils considèrent être leur quartier. On a un vœu pieux de centres villes mais on se heurte aux réticences locales et les élus eux-mêmes sont réticents car ils connaissent les obstacles et les sanctions des électeurs. Mais pour nous l'outil de la ZAC multi sites permet de faire de la *haute couture dans l'aménagement*, puisqu'on travaille sur deux ou trois parcelles voire plus, réparties dans la ville. On identifie tous les secteurs du centre ville qui ne sont pas bien exploités et sur ces points localisés on a une politique forte de densification. Mais l'outil qui est indispensable, c'est la DUP (Déclaration d'Utilité Publique), le problème est que lorsqu'on raisonne au niveau de la collectivité locale, la DUP est souvent considérée comme la machine à faire perdre les élections...



Figure 35 - Maisons individuelles à ossature bois, Bois d'Arcy, Immobilière d'Ile de France

Nous sommes donc favorables à la densité mais pas seulement. Nous faisons aussi de la maison individuelle et des maisons à haute performance énergétique, pour quelque part compenser le côté peu écologique de la maison individuelle. Mais pour la petite anecdote, lorsqu'on a démarré la commercialisation, au bout de 15 jours notre vendeur avait un souci majeur : il fallait vérifier que la hauteur des garages des maisons individuelles soit suffisante parce que tous les clients avaient des 4x4 ! On a donc des profils de clients très séduits par l'environnemental, mais avec toutes les contradictions du comportement personnel.



Ariella Masbounji : Merci.

Ce serait bien qu'un élu dans la salle nous dise comment il a ressenti les propos tenus, la parole de l'élu nous manque en tribune.

Claude Vuilliet, maire de Bois d'Arcy : Je suis venu comme élève pour écouter, les élus ne sont pas spécialistes.

Ariella Masbounji : Mais c'est vous qui décidez ?

Claude Vuilliet : Absolument, je crois que ce qui est important, c'est que les décisions qui sont prises le soient en accord avec l'aménageur. Pour ce qui nous concerne, il y a un groupe d'élus et d'adjoints qui

débattent. Je crois qu'en règle général on a un peu surpris l'AFTRP car quand ils rentrent dans la salle, on ne s'est pas encore mis d'accord entre nous. Maintenant l'AFTRP le sait, et cela ne se passe pas si mal, notre zone mixte de la Croix Bonnet, tout s'est fait dans la concertation. Mais nous ne sommes pas des spécialistes donc nous avons besoin d'être éclairés, d'avoir l'avis de professionnels.

Ariella Masboungi : Mais à un moment donné c'est quand même vous qui vous engagez. On l'a vu avec le projet de Metz, si la Ville n'avait pas porté le projet, jamais le fantasme de Nicolas Michelin ne se serait réalisé.

Claude Vuilliet : Pour nous tout s'est bien passé, sauf pour l'îlot central pour lequel il y a eu un désaccord évident, mais au final ce sont les élus qui ont eu le dernier mot. Deux projets avaient été retenus, on est à proximité de la forêt de Bois d'Arcy, un des projets nous semblait plus résidentiel et avoir sa place en lisière de forêt alors que sur l'îlot central, à côté de la structure de petite enfance, de l'école et des voies de circulation, il nous semblait que ce projet devait être plus urbain, donc on a décidé et retenu le deuxième projet.

Ariella Masboungi : Quand vous prenez des décisions ce n'est pas facile car vos habitants sont des gens contradictoires donc, comme disait Gilles Champseix tout à l'heure, ils veulent le centre ville, mais il faut que le centre ville ne bouge pas, ils veulent la maison individuelle... et vous êtes confrontés à tout cela, comment faites vous?

Claude Vuilliet : Sur la Croix Bonnet, c'est une zone qui fait 120 ha, qui en son temps avait été ZADée depuis 1962, donc on est sur un terrain vierge, tout est à faire, ce n'est pas si compliqué que cela. En revanche, on va travailler prochainement sur le cœur de ville et là, on va avoir des difficultés, nos concitoyens nous attendent! Il y a les élus, les concepteurs, les aménageurs, mais il faut aussi entendre ce que disent nos concitoyens. Sur le cœur de ville, les gens vont nous dire *D'accord vous voulez construire, il faut densifier...* mais on n'a pas trop parlé des voitures et de la circulation, alors que c'est très important pour les ménages, qui auront à terme deux ou trois voitures.

Ariella Masboungi : Mais peut-être que les choses vont évoluer, que les modes de vie vont changer. On commence à voir dans les villes nord américaines beaucoup de partage de voitures, d'achats en commun de voitures dans les centres villes...

Clôture de la matinée

Ariella Masbounji

Si vous me le permettez, je vais vous livrer une synthèse rapide de ce que j'ai retenu. La question de la densité a évoqué deux choses : la contrainte et la valeur. Qu'est-ce qui relève de la contrainte? La contrainte de produire du logement dans un cadre de raréfaction des terrains, la contrainte écologique, dans laquelle nous allons de plus en plus être soumis et peut-être que c'est une bonne chose. Est-ce qu'on pourra tout négocier avec tous les usagers ou est-ce qu'il n'y aura pas un moment où des décisions fortes, peut-être impopulaires, devront être prises au niveau national et au niveau local ? Est-ce que le modèle durable sera négociable ? Est-ce que la densité ne sera pas une contrainte de l'ordre de l'obligation pour notre territoire ?

La densité est une valeur, une valeur en terme écologique, une valeur contre l'étalement urbain, une valeur sur la question du rapport au transport, une valeur sur la mixité, et peut-être la vie sociale. On a parlé sur ce thème de la vie sociale, du modèle de la vie traditionnelle, qui est efficace au sens de la mixité qu'il propose, au sens du mélange des fonctions et du mélange des gens, au sens de l'intensité. D'ailleurs c'est un terme qui a été proposé par plusieurs d'entre vous, on aurait envie de substituer à densité le terme *intensité*, qui introduit des choses beaucoup plus fortes sur l'utilisation de la ville, beaucoup d'entre vous ont évoqué cette question de l'intensité de l'utilisation de l'espace.

Vous avez tous mis en commun le fait que la densité toute seule n'a pas de sens, la densité a pour objectif principal l'urbanité et pour ce faire elle doit fonctionner avec toutes les autres dimensions. Vous avez suggéré de mettre l'accent sur l'innovation programmatique, c'est à dire que pour créer de l'intensité, de l'urbanité, il y a la nécessité de concevoir une programmation inventive et non répétitive. Vous avez parlé de l'importance de penser la ville du piéton, et c'est un changement radical, parce qu'en France, pendant très longtemps, on a pensé la ville de la voiture. Il faut faire place à la voiture qui nous est indispensable, certes, mais la ville urbaine, la ville dense est une ville qui commence par la place du piéton. L'importance aussi de la qualité architecturale et urbaine, avec des visions contrastées de ce qu'elle peut être, l'articulation avec les transports et la localisation, mais aussi le rôle du marché. Le marché doit savoir s'emparer de cette nouvelle donne, être très inventif et produire de nouvelles propositions rentables, faute de quoi le marché ne pourra pas intervenir dans ce scénario et ne pourra pas donner d'efficacité à la notion de densité et d'intensité.

On a parlé aussi de l'articulation entre le projet et la stratégie, les deux notions ont été confrontées, mais on voit bien sur beaucoup d'aspects que vous avez proposés que l'articulation entre une vision stratégique du devenir du territoire et des projets moteurs qui peuvent lui donner sens et donner envie et servir de modèle est tout à fait essentielle.

Enfin, je terminerai en disant que la densité ne doit pas être imposée comme une norme supplémentaire, nous avons beaucoup souffert en France et nous souffrons encore de l'accumulation des normes. Il s'agit de la rendre désirable, de savoir articuler des interdits qui relèveront sans doute de processus décisionnels à l'échelle étatique pour la préservation de ce territoire, mais aussi agir par l'incitation, par le fait de montrer par l'exemple ce qui peut être produit au niveau de l'articulation entre densité, intensité et qualité, et rendre cette densité désirable.

Merci à tous nos intervenants.