



2<sup>ème</sup> Edition EXPO les Villes en mouvement – vers une ville en mutation  
Débat du 5 juillet 2011 – Paris, siège social du Groupe SMABTP

## « VILLE EN MUTATION : ENJEUX ET PERSPECTIVES »

Sous la Présidence et en présence de :

- **Alain MAUGARD**, Président de "l'EXPO Les villes en mouvement", et Président de QualiBat ;

En présence de :

- **Olivier CARRE**, Député du Loiret, 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire d'Orléans, en charge du Logement, de l'Urbanisme, de la Prospective et des Technologies de l'Information
- **Denis GRANDJEAN**, Adjoint au Maire de Nancy, en charge de l'urbanisme
- **Jacques SALVATOR**, Maire d'Aubervilliers, Vice-président de la communauté d'agglomération Plaine-Commune
- **François LECLERCQ**, Architecte, Urbaniste Agence François Leclercq (lauréate du projet Euroméditerranée 2).

Débat animé par :

- **Hedwige de PENFENTENYO**, Directeur-fondateur de la démarche FIMBACTE ;

Et avec la participation de :

- **Bertrand LEMOINE**, Directeur Général de l'Atelier International du Grand Paris.

### POINT D'ETAPE SUR LES TRAVAUX DU GRAND PARIS

#### Bien plus que de l'aménagement : un vrai projet de société

##### **Bertrand LEMOINE**

D'abord, précisons bien que nous ne pourrions pas évoquer ici l'ensemble du projet Grand Paris car il s'agit d'un vaste chantier composé lui-même de 400 ou 500 projets en cours d'étude ou de réalisation concernant des dossiers très importants de mobilité comme les projets du Grand Paris Express avec ses nouvelles lignes de métro automatique, la remise à niveau d'anciennes lignes existantes, les lignes des RER A, B et C, ainsi que le maillage de l'ensemble de ces réseaux.

Le Grand Paris apparaît donc comme une sorte de nébuleuse de laquelle il est encore un peu difficile de se faire une idée exacte, mais qui a l'immense avantage de réunir un ensemble d'acteurs aujourd'hui très motivés pour travailler ensemble.

Cette volonté commune réunit d'abord des institutions publiques aussi diverses que l'Etat (représenté par les ministères concernés), le Préfet de Paris et le Préfet de Région, la Ville de Paris et la Région Ile-de-France, ainsi que l'ensemble des collectivités territoriales dont 200 d'entre elles sont regroupées (avec la Ville de Paris et plusieurs départements) au sein du syndicat Paris Métropole. Elle rassemble également tous les opérateurs chargés de l'aménagement de ce vaste réseau de transports publics et de différents secteurs géographiques comme celui du plateau de Saclay.

Ce travail en commun est d'ailleurs largement facilité par un instrument juridique organisé récemment par la Loi mais qui a tendance aujourd'hui à se développer et à se conforter : le Contrat de Développement Territorial. L'idée fondatrice du CDT est, à partir d'objectifs communs et d'une vision partagée par les collectivités territoriales et l'Etat, d'aboutir à une contractualisation à long terme. Plusieurs projets ont ainsi pour cadre des contrats de développement territoriaux associés aux quelques 57 gares qui vont être agrandies ou créées.

Si le développement des infrastructures liées à la mobilité a eu la plus grande part du traitement médiatique, la question de la transformation des territoires et du tissu urbain est pour nous très centrale.

Au delà de ses aspects techniques, le Grand Paris est en effet un véritable projet de société. Ce qui explique

sans doute qu'il fédère autant d'acteurs politiques et passe très au dessus des querelles partisans et des échéances présidentielles, législatives ou locales à venir.

Bien que notre pays soit toujours plus ou moins en campagne électorale (nous sommes en démocratie, et c'est tant mieux !), le projet Grand Paris est destiné à perdurer parce qu'il est porté par une volonté commune forte et parce que l'enjeu est d'une telle dimension que personne ne voudrait prendre le risque de le mettre en danger.

Bien sûr, chaque maire défend ses intérêts et il y aura toujours ici ou là quelques "visions de clocher". Mais, en même temps, une vraie vision métropolitaine commence à s'imposer et à se généraliser, obligeant à penser les projets locaux en relation avec un territoire plus large, avec la métropole, avec d'autres partenaires, et avec les 10 millions d'habitants concernés. Car ces habitants doivent aussi s'approprier les projets pour les partager et en être les acteurs. Certes, il y a encore beaucoup de chemin à faire pour expliquer, débattre, aplanir les divergences, mais la dynamique est lancée.

## **L'Atelier : pour fédérer spécialistes et citoyens**

Au milieu de ce grand débat et en face de tous ces acteurs importants et au fonctionnement complexe, l'Atelier du Grand Paris est une structure de taille réduite mais au rôle essentiel.

Il a d'abord pour rôle de faire travailler ensemble des architectes et urbanistes, bien sûr, mais aussi des équipes pluridisciplinaires réunissant les experts de tous domaines (économistes, philosophes, artistes, paysagistes, ingénieurs, etc.) qui avaient travaillé en 2008-2009 dans le cadre de la consultation lancée sur ce que l'on appelait alors volontiers le "Grand Pari(s)". Les parenthèses se justifiaient d'ailleurs largement à cette époque car il n'était nullement établi qu'il s'agirait d'un pari gagnant.

Mais nous pouvons dire aujourd'hui que le défi a été pleinement relevé parce cette consultation a démontré l'efficacité d'une démarche appuyée sur les architectes et les urbanistes, ce qui était normal, mais faisant également appel à des experts et à des maîtres d'œuvre pour apporter à la réflexion une dimension dépassant largement le seul cadre planificateur et organisationnel.

Certes, la projection dans le temps est nécessaire ; mais nous ne sommes plus aujourd'hui au temps des plans quinquennaux. Comme dans beaucoup d'autres domaines de l'activité économique, nous passons de plus en plus à un raisonnement par projets identifiés. La ville se construit donc à partir de projets dont nous pouvons définir et discuter les éléments pour les partager plus facilement avec les habitants, et fédérer les acteurs publics ou privés qui devront les mettre en œuvre à court terme ou à long terme. Cette notion d'urbanisme par projets a d'ailleurs sa déclinaison réglementaire dont on nous permettra d'espérer que les règles - évidemment nécessaires - seront de plus en plus porteuses d'un raisonnement en termes d'objectifs et de niveaux d'exigences plutôt que définies à priori.

La grande consultation de 2008 a ainsi fait naître des démarches de réflexion assez nouvelles qui ont depuis fait leur chemin, et le travail en "mode projet" est une des caractéristiques majeures de l'histoire du Grand Paris. On ne s'étonnera donc pas qu'il y ait aujourd'hui plusieurs centaines de projets identifiés dont la cartographie (en cours de réalisation et destinée à être publiée sur internet) est très impressionnante et révélatrice du dynamisme des territoires : on y voit des projets en amas, ou isolés, ou groupés en spirale ; on y voit des lignes de forces, des axes, des polarités nouvelles révélatrices de nouvelles centralités ou de la consolidation de centralités déjà établies, etc. Et la notion de projet global est de plus en plus répandue dans les esprits des acteurs de terrain, y compris chez beaucoup d'élus qui raisonnent, de plus en plus souvent, au-delà du périmètre de leur seul territoire.

La deuxième caractéristique remarquable de l'Atelier du Grand Paris est qu'il s'agit d'une instance assez délicate à coordonner puisque notre Conseil d'Administration et notre Assemblée Générale réunissent les représentants d'une dizaine d'institutions ainsi que des personnalités extérieures. D'abord, les représentants de l'État (fondateur du Grand Paris) que sont le Ministère de la Culture, le Ministère de l'Écologie, le Ministère de la Ville et du Grand Paris récemment créé, et bien entendu la Préfecture de Paris. Ensuite, des représentants des collectivités : la Région Ile de France, la Ville de Paris, Paris-Métropole, l'Association des Maires d'Ile de France. Enfin, siégeant aussi aux côtés des fondateurs historiques du GIP (Groupement d'Intérêt Public) Atelier du Grand Paris, l'Association Europe en France dont je salue ici le Président, et la Cité de l'Architecture et du Patrimoine.

Donc, réunis autour de la même table dans des visions nécessairement constructives (sinon, rien de concret ne pourrait se créer et l'Atelier du Grand Paris deviendrait sans objet), avec une volonté vraiment partagée de faire avancer les choses, nous avons l'ensemble des acteurs du côté de l'Etat et du côté des Collectivités Territoriales. La parité Etat-Collectivités est d'ailleurs rigoureusement respectée pour que le travail sur les propositions puisse se faire dans un véritable consensus.

L'Atelier est donc bien installé. Un nouveau Président, Pierre Mansat, Adjoint au Maire de Paris, a été élu à l'unanimité. Il va donc pouvoir, avec la collaboration du CA et de l'AG, lancer les travaux de l'Atelier du Grand Paris, lesquels seront d'ailleurs programmés lors d'une consultation internationale qui aura lieu en septembre prochain en vue de replacer dans un cadre juridique adapté les travaux à long terme de plus

d'une dizaine d'équipes d'architectes-urbanistes de plusieurs nationalités. En effet, le droit international européen ne nous permet actuellement pas de passer des commandes publiques de gré à gré et de travailler avec un même cabinet pendant plusieurs années.

Nous allons donc lancer cette procédure de consultation préalable, avec cependant la volonté de conserver à l'esprit l'idée-force fondatrice de l'Atelier consistant à rassembler des équipes pluridisciplinaires menées par les architectes-urbanistes et travaillant sur le long terme. L'interdisciplinarité permet en effet de renforcer les capacités de proposition, comme cela a été le cas lors de la consultation de 2008 et des travaux de l'an dernier sur la mobilité qui ont permis de faire une première synthèse sur de nombreux sujets.

Ainsi, l'Atelier va continuer à créer et faire vivre des propositions, des projets, des idées nouvelles. Et si les idées nouvelles sont nécessaires pour faire avancer la réflexion, cette dernière a également besoin de "catalyseurs" en raison des jeux d'acteurs et des réactions parfois complexes auxquels donne inmanquablement un aussi vaste projet. Or, l'Atelier a vocation à jouer ce rôle de facilitateur parce qu'il n'a pas d'intérêt institutionnel à défendre : nous ne représentons pas la RATP contre la SNCF, ni l'Etat contre la Région, ni une famille politique contre une autre ; nous sommes là pour faire avancer le dossier dans toutes ces dimensions et autant qu'il est possible. L'intérêt d'une structure comme la nôtre est de faciliter les rapprochements lorsque c'est nécessaire, et d'essayer d'être plutôt dans le "bon sens" (dans tous les sens du terme, d'ailleurs) que dans la confrontation.

Enfin, et ce sera mon troisième point, l'Atelier a l'importante mission de contribuer à alimenter et faire vivre le débat public pour faire partager le Grand Paris à l'ensemble des citoyens.

Car il s'agit d'un projet au retentissement international : l'enjeu est de positionner cette communauté de 10 millions d'habitants dans le concert des grandes métropoles du monde et de maintenir, voire développer, son attractivité (laquelle est aujourd'hui plutôt en déclin). Nous devons la transformer en une métropole attirante pour les investisseurs et créatrice de richesse et d'emplois.

Rappelons à ce propos que le territoire du Grand Paris représente aujourd'hui plus de 30 % du PIB national et "seulement" 20 % de la consommation. Ainsi, contrairement à une idée trop répandue, il y a une véritable redistribution d'une partie de ce qui est produit en région parisienne au profit de l'ensemble du territoire national.

Nous avons donc à faire partager le projet par les habitants du Grand Paris, mais aussi à leur apporter un mieux-être, un mieux-vivre ensemble. La situation du Grand Paris est en effet paradoxale : c'est une locomotive économique qui connaît moins de chômage que l'ensemble de la France, mais qui en même temps présente des contrastes sociaux très forts et des espaces économiquement et socialement très fracturés, voire quasiment coupés de l'ensemble du territoire. Le projet présente donc aussi un enjeu social extrêmement fort en termes de partage et de redistribution des richesses.

Cette appréhension globale des problèmes à traiter ne se limite d'ailleurs pas au partage des ressources économiques ; elle concerne aussi tous les domaines de l'écologie (la mobilité, l'énergie, l'eau, les déchets, etc.). Autant de sujets qui doivent être réfléchis et organisés avec une vision globale à l'échelle du territoire, mais aussi en collaboration avec des acteurs locaux qui construisent, qui agissent et qui gèrent au quotidien.

## **Au programme : mobilité, logement, identité urbaine**

Nous avons donc devant nous un vaste chantier aux multiples aux multiples dimensions, mais avec cependant des axes de travail qui réclament une attention toute particulière :

Le premier et le plus connu est celui de la mobilité. Il a largement été abordé l'an dernier lors de la présentation du "schéma de convergence de vues", lequel a agi comme un catalyseur en facilitant le rapprochement entre l'État et la Région sur la question des mobilités et des transports lourds, des métros automatiques, etc.

Aujourd'hui se présente à nous un autre challenge : celui de l'habitat. Avec un objectif quantitatif très ambitieux (de 60 000 à 70 000 logements/an) qui amènera à plus que doubler l'effort de production de logements. Il faut en effet savoir que, au delà des 25 000 sans-abri, il y a beaucoup de mal-logés parmi les habitants des 2,5 millions de logements de la région parisienne. Il s'agit donc là d'une ambition très motivante et importante, avec toutes les contraintes de prix, d'éloignement, d'accès au travail, etc. qu'implique un tel enjeu.

Il faudra également améliorer l'offre de logements au point de vue qualitatif. En améliorant les performances de l'existant, bien sûr, mais aussi en anticipant sur les évolutions socio-démographiques à venir. Il est bien connu que la population va vieillir au cours des prochaines décennies, mais d'autres évolutions sociales sont plus difficiles à appréhender : sur la modification des habitudes de vie, sur les éclatements ou regroupements familiaux, sur les mouvements de populations (immigrées ou non). Nous devons donc anticiper sur la typologie des logements à offrir et sur leur localisation géographique par rapport à l'ensemble de la métropole : zones d'emploi, mobilités et transports, facilité d'accès à l'éducation et à la culture, etc.

Il est fort probable que cette importante question du logement devra trouver ses réponses dans un modèle de métropole que nous souhaitons plutôt caractérisé par une certaine densité. Il n'est en effet pas question de retomber dans les travers de l'étalement urbain à l'infini, et de reproduire les modèles de Los Angeles ou de Phoenix s'étalant sur plus de 150 km de longueur. La zone urbaine du Grand Paris mesure aujourd'hui environ 50 km de diamètre. Nous estimons que c'est déjà beaucoup et souhaitons agir dans le sens d'une certaine compacité. Car non seulement il existe une certaine réserve de foncier, mais nous estimons aussi que le réaménagement de nombreuses situations locales devrait dégager un potentiel très important, comparable à ce qui est aujourd'hui déclaré constructible par les PLU. Nous pourrions en effet quasiment doubler les possibilités actuelles parce que de nombreux terrains ne sont aujourd'hui pas construits, soit parce que des réglementations l'interdisent, soit que l'on n'y ait simplement pas pensé. Par exemple, habiter le long d'une autoroute n'est certainement pas agréable, alors que construire des habitations près d'une avenue urbaine est parfaitement admis. En conséquence, si l'autoroute devient voie urbaine, nous changeons de paradigme et n'avons plus du tout la même vision de la ville qui accompagne l'infrastructure envisagée.

Enfin, il nous faut imaginer et créer le partage d'une culture commune du Grand Paris, et même d'une véritable identité commune. Il faut que l'on puisse se dire Grand Parisien, et non pas seulement Parisien ou banlieusard. D'ailleurs, le terme de banlieue n'est à mon point de vue à utiliser que dans sa signification historique. Elle s'est en effet constituée au XIX<sup>ème</sup> siècle, alors qu'il nous appartient aujourd'hui de développer l'idée métropolitaine propre au XXI<sup>ème</sup> siècle.

Ce sera pour nous un long travail de mise en place de partages, de discussions, de possibilités concrètes pour les citoyens d'accéder, au travers de structures permanentes et d'événements temporaires, à cette idée que nous sommes dans une grande métropole avec des inégalités qu'il faut certes réduire, des fractures qu'il faut essayer de supprimer, mais en même temps dans un ensemble urbain appartenant à tous.

Des challenges qui seront sans doute facilités par la réforme à venir concernant le découpage territorial et la gouvernance locale. Le sujet revient régulièrement dans les débats politiques et médiatiques mais il faudra bien, un jour, avoir le courage de le traiter vraiment.

Aujourd'hui, la Région Ile de France ne compte pas moins de 1281 communes (dont 400 en zone urbaine), 8 départements, l'État, la Ville de Paris, Paris-Métropole, etc. D'autres structures apparaissent également, comme les intercommunalités qui ont tendance à se développer. Un phénomène qui doit porter vers l'optimisme car même les maires de communes de 50 000 ou

80 000 habitants estiment, de plus en plus souvent, qu'il est meilleur et plus efficace de se constituer en intercommunalités que de travailler seuls.

Bien sûr, cette réforme des collectivités territoriales sera délicate et complexe. On dit souvent que les Français ne mènent des réformes qu'en créant des strates supplémentaires de pouvoir ou en faisant des révolutions (hypothèse à écarter a priori), mais celle-ci finira bien par se faire sous la pression des réalités.

Au total, donc, beaucoup de challenges nous sont offerts. Bien que de taille modeste, l'Atelier du Grand Paris tiendra pleinement sa fonction pour faire avancer les dossiers par le partage d'idées et la discussion entre tous les acteurs qui sont mobilisés sur le Projet.

Rencontrant aujourd'hui bon nombre d'élus, de représentants de l'État et de professionnels du développement urbain, je me rends compte que les esprits ont bien progressé. Souvenons-nous : il y a seulement deux ou trois ans, le concept même de Grand Paris était presque tabou. Alors que nous sommes aujourd'hui sur le mode interrogatif : Comment faire ? Comment construire ? Etc.

Un débat passionnant que j'ai eu beaucoup de plaisir à partager avec vous ce soir.

Merci de votre attention.

## **LE PATRIMOINE, FACTEUR DE DYNAMISME POUR LA VILLE**

### **A Orléans : s'appuyer sur le bâti existant en acceptant les mutations d'usage**

#### **Olivier CARRE**

Orléans, comme bon nombre de villes de province, est riche de plusieurs siècles d'histoire, et le patrimoine est évidemment un élément très structurant de la cité.

Au cours de leur propre histoire, et en particulier au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, nos villes se sont transformées à la faveur de percements ou des réponses apportées à des problèmes d'hygiène publique, avec toutes les mutations concernant l'habitat que cela pouvait entraîner.

Cette conception de l'évolution de la ville a duré pendant tout le XX<sup>ème</sup> siècle, avec cependant, il y a une trentaine d'années, l'apparition d'un souci de préservation du patrimoine, le terme étant pris ici dans son sens le plus large : l'ensemble du tissu urbain bâti.

Avec également la particularité que l'esthétique y prenait plus de place que la valeur historique : si le

bâtiment n'était pas jugé beau selon les critères du jour, il était considéré comme sans valeur patrimoniale et pouvait être détruit, éventuellement pour être remplacé par un bâtiment plus fonctionnel.

Aujourd'hui, et c'est heureux, nous ne considérons évidemment plus le renouvellement urbain de la même façon ; à un point tel, d'ailleurs, que nous sommes parfois obligés de lutter contre une tendance à donner dans une vision un peu "figée" de la cité.

Ce qui m'amène à notre deuxième obligation : faire évoluer la ville parce que les fonctionnalités même de celle-ci évoluent. Chaque cité est alors un cas particulier. Par exemple, Orléans a pour projet de transférer un pôle universitaire en centre-ville, ce qui aura pour effet de faire venir près de 8000 étudiants dans une zone forcément assez enclavée. Pour organiser la ville en conséquence, et cela sans friche industrielle disponible ni territoire urbain susceptible de mutation importante, nous devons agir par la restructuration d'îlots et d'espaces publics. Ainsi les logiques de percements de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle redeviennent-elles d'actualité, même si c'est pour des raisons différentes...

Quoi qu'il en soit, la question patrimoniale est aujourd'hui de savoir comment organiser tout cela et l'adapter aux nécessités d'aujourd'hui, tout en le mettant en valeur au travers d'une logique qui doit transparaître : ce que l'on réalise aujourd'hui doit épouser esthétiquement ce qui existait déjà et le prolonger dans son fonctionnement, éventuellement en acceptant ici ou là des mutations d'usage pour que la ville continue à évoluer et à vivre dans son temps.

Il est d'ailleurs passionnant de constater combien le renouvellement urbain est un combat permanent. Le Grand Paris fait l'actualité d'aujourd'hui, alors que l'ANRU faisait l'actualité de la décennie précédente lorsqu'elle a lancé un véritable plan Marshall des quartiers insalubres qu'appelaient de leurs vœux bon nombre d'urbanistes et de politiques. Aujourd'hui, le grand défi est de continuer dans cette logique de renouvellement urbain et, si les zones concernées ne sont pas dans la détresse des zones ANRU, les problématiques rencontrées sont finalement assez semblables.

Simple question de degré, donc, mais le combat continue : il s'agit aujourd'hui de mettre en valeur un patrimoine structurant – mais non sclérosant – pour la ville de demain. A nous de trouver en permanence cet équilibre subtil en concertation avec les Architectes des Bâtiments de France trop souvent décriés alors qu'ils amènent dans nos projets une valeur ajoutée intellectuelle et technique fondamentale pour les élus que nous sommes.

J'ai pour ma part la chance de travailler avec un ABF qui, comme nous, ne veut pas une ville pétrifiée dans son passé, mais une ville qui s'appuie sur son histoire pour mettre en valeur ses réalisations nouvelles. Ainsi, chaque programme nouveau s'inscrit dans la cité comme s'il y avait toujours été, et le patrimoine est paradoxalement un accélérateur du développement urbain.

## **A Nancy : travailler sur le patrimoine est un investissement très productif**

### **Denis GRANDJEAN**

Nancy est une ville très marquée par un héritage architectural omniprésent. Alors que la superficie de la ville *intra muros* est assez limitée (1500 hectares), nous n'y comptons pas moins de 250 monuments historiques, c'est à dire des édifices classés ou inscrits au titre de la loi de 1913 auxquels il faut ajouter les secteurs inclus dans le fameux "rayon des 500 m" autour des monuments. La ville possède aussi un des plus vastes secteurs sauvegardés de France (150 hectares), lequel est d'ailleurs en cours de révision pour être encore étendu.

Enfin, Nancy présente une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, et n'oublions pas que les trois grandes places édifiées au XVIII<sup>ème</sup> siècle, dont la célèbre place Stanislas, ont été inscrites par l'UNESCO au Patrimoine Mondial de l'Humanité.

Tout cela produit donc un effet patrimonial particulièrement puissant... avec bien sûr toutes les contraintes administratives que l'on peut imaginer.

Pourtant, je dirai avec Olivier Carré que ces contraintes, loin de constituer un handicap, sont en fait un atout. On pourrait voir comme un inconvénient dans notre ville la décentralisation de l'urbanisme n'aie pas de véritable contenu puisque 8 permis de construire sur 10 sont sous le contrôle de l'Architecte des Bâtiments de France, c'est à dire *in fine* sous le contrôle de l'État. André Rossinot lui-même a du se faire à cette dure réalité, nous n'avons pas le dernier mot pour la plupart des permis de construire ou autorisations de travaux qui sont délivrés dans notre ville.

Nous tirons cependant de cette situation un avantage considérable : l'existence d'un patrimoine protégé suscite souvent des contributions historiques, techniques, intellectuelles qui ne sont pas si fréquentes dans la fabrication des villes.

Souvenons-nous en effet que les secteurs sauvegardés présentent une originalité appréciable : ils font l'objet d'une étude préalable totalement financée par l'État, laquelle peut être assez large : de l'archéologie à la typologie de l'architecture, des espaces verts, des systèmes de circulation, etc...

Ainsi, par un curieux paradoxe, cette réglementation née de la loi Malraux de 1962 qui aurait pu n'être que strictement protectrice a en réalité apporté une réelle dynamique aux projets urbains en raison de l'apport de "matière grise" auquel elle a donné lieu.

On pourra toujours estimer qu'une ville comme Nancy aurait de toute façon recouru à ce complément de compétence extérieure, quitte à le financer elle-même. Mais n'oublions pas que dans beaucoup de villes plus petites, voter un budget d'études n'est pas toujours très populaire...

Il est donc indiscutable que l'existence du patrimoine architectural présente l'avantage de susciter une réflexion complémentaire sur les aménagements urbains qui contribue à éviter bien des erreurs. Nous avons tous à l'esprit des exemples de villes où l'on a trop sacrifié aux effets de mode, avec pour résultat des quartiers aux formes urbaines aujourd'hui particulièrement "datées" ! Au contraire, la question du patrimoine se situant dans une continuité entre le passé, le présent et le futur, oblige à essayer d'inscrire ce que l'on fait dans la même durée que ce que l'on hérite. Il y a là une contrainte qui, à mon sens, ne présente que des avantages.

Cette contrainte de continuité se double d'ailleurs d'une exigence qualitative. Dès lors que nous sommes en présence de monuments prestigieux, on essaie d'être à la hauteur.

Le patrimoine ne fait pas obstacle à la création architecturale, il l'oblique à être au niveau : c'est le cas à Bilbao, ou à Metz où l'édification du Centre Pompidou relève de cette démarche en relation avec le patrimoine.

Parallèlement, la Ville de Metz valorise au mieux son héritage architectural dans une dialectique exigeante entre le passé et le présent.

Enfin, n'oublions pas non plus l'influence sur l'activité des entreprises. Le fait que des entreprises travaillent sur le patrimoine historique leur donne une technicité, une exigence qui en renforce le professionnalisme et dont bénéficient les chantiers d'aujourd'hui. Jacques WERMUTH voit bien ce que je veux dire.

Enfin, les investissements consentis sur le patrimoine produisent des retours économiques importants, au-delà des entreprises d'attractivité de Nancy sur le plan touristique tenant essentiellement au patrimoine.

## **A Aubervilliers, reconstruire la ville sur des friches industrielles**

### **Jacques SALVATOR**

Aubervilliers est une ville à l'identité assez paradoxale. Elle est en effet considérée comme une ville de tradition populaire et industrielle, alors que sa vérité historique, donc patrimoniale, est bien plus large.

Elle commence à être connue en 1336 lorsqu'un miracle mettant fin à une période de sécheresse (on en parlait déjà !) donne naissance à un pèlerinage annuel qui se perpétuera jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle. Aubervilliers sera ainsi pendant plusieurs siècles la plus grande plaine légumière d'Europe, renommée pour sa production d'oignons, de choux, de carottes, de navets, etc. dont le patrimoine génétique est aujourd'hui soigneusement préservé par les botanistes.

Puis, au tournant des XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles, en l'espace de quelques décennies, l'ancienne "Plaine des Vertus" (référence au miracle de 1336) passe du statut de plaine légumière à celui de ville ouvrière puisque de nombreuses industries s'installeront sur les berges du canal (creusé de 1810 à 1825), depuis la porte de la Villette jusqu'à la basilique de Saint-Denis

Mais la concurrence sera encore sévère, jusqu'à la seconde guerre mondiale, entre le passé maraîcher de la ville et son industrialisation. Et c'est seulement dans les années 50 que le développement industriel aura définitivement raison de l'histoire agricole d'Aubervilliers.

Il résulte de cette histoire qu'il n'est pas possible d'imaginer la ville de demain sans tenir compte de ces deux volets de son passé.

Évidemment, les constructions nées de l'histoire industrielle sont pour nous très importantes. Par exemple, la ville va acquérir une ancienne usine de production d'allumettes (avec sa magnifique cheminée) qui abritait encore récemment des services de la Documentation Française. Notre intention est de transformer en un lieu d'activité économique forte ce qui n'était encore hier qu'un site de stockage.

Parallèlement, il n'est nullement question d'oublier une histoire agricole dont les témoins sont présents partout, sous la forme des bâtiments d'anciennes maisons de culture que nous tenons à protéger, du centre-ville ancien, vieux bourg dont nous voulons préserver la voirie, l'harmonie, le jeu des rues avec le ciel, pour que le village initial continue à nous accompagner.

Il nous appartient ainsi de piloter cette situation apparemment contradictoire de vouloir créer une ville moderne au développement économique considérable (en quelques mois : l'implantation du siège social de Véolia, l'ouverture du formidable site commercial du Millénaire, la prochaine installation du Campus Condorcet ; et d'autres initiatives sont à venir !) et par ailleurs de vouloir également refaire de notre cœur de ville une sorte de village de charme rappelant notre passé agricole.

Tout ceci, bien sûr, sans oublier le passé religieux (les Oratoriens ont été implantés ici pendant de nombreuses années), et même un passé militaire : tout le monde connaît l'existence du Fort d'Aubervilliers, élément de la ligne de bastions construits au XIX<sup>ème</sup> siècle dans le but de protéger Paris. Mais on sait moins que le « Paris vaut bien une messe » du futur Henri IV a été prononcé à quelques mètres de notre mairie,

qu'un des seigneurs du lieu, Michel Lallier, a contribué à « bouter les Anglais hors de France », et que François de Montholon, natif d'Aubervilliers, a été Garde des Sceaux de François 1<sup>er</sup>. Enfin, Aubervilliers a été également présent dans l'histoire récente puisque Pierre Laval y fut maire avant d'être chef du gouvernement de Vichy, ...et avant d'être remplacé quelques années plus tard à la tête de notre ville par Charles Tillon, un illustre résistant.

Vous pouvez donc vous rendre compte que, de l'agriculture à l'industrie, et même à l'histoire, Aubervilliers a du affronter bien des contradictions qui ont forcément un retentissement sur notre patrimoine et sur notre façon d'en faire un outil de développement économique, social, culturel, etc. Bien sûr, nous ne sommes pas à la tête d'un patrimoine architectural aussi prestigieux que celui de nos amis d'Orléans. Encore que nous ayons en commun une grande figure de l'histoire de France puisque Jeanne d'Arc a séjourné dans notre ville. Une page d'histoire que nous sommes heureux de partager avec vous...

## **A Marseille : associer le patrimoine urbain et un projet Euro Méditerranée à forte dimension économique**

### **François LECLERCQ**

Si le patrimoine marseillais est, à l'évidence, riche d'une très importante charge sentimentale, il est aussi extrêmement multiple et vit selon des temporalités très différentes.

Il y a ainsi le port : il est très autonome, et son destin est sans doute un peu compliqué à imaginer, mais il ne devrait pas être objet de nostalgie. On pourrait être tenté de considérer que les ports du Nord de l'Europe sont définitivement plus efficaces et plus modernes et que les anciens ports sont destinés à ne constituer que des cadres agréables à habiter avec de charmantes maisons donnant sur des darses. Une espèce de "folklore portuaire", en quelque sorte.

Je suis, au contraire, persuadé que, en raison de la qualité extraordinaire de ses installations qui ont encore été récemment beaucoup agrandies par conquête sur la mer, le port de Marseille a toujours un vrai destin. Il s'agit donc de faire en sorte que son activité perdure et que ce patrimoine industriel bénéficie à toute la ville, en commençant par ses quartiers limitrophes.

Le port est donc essentiel, comme il est essentiel de le conjuguer avec d'autres éléments du patrimoine de la ville, en s'appuyant sur les caractéristiques topographiques de celle-ci. Ainsi, à partir des aménagements du quartier de l'arrière-port, où un ancien ruisseau a été busé et couvert par la gare du Cannet, il sera possible de remettre le cours d'eau à l'air libre, d'aménager un parc, et de créer toute une coulée verte qui remontera jusqu'au massif de l'Étoile, 800 mètres plus haut. Le patrimoine géographique est un fil conducteur qui nous aide, lui aussi, à inventer la ville de demain, et il serait dommage de le négliger. De même qu'il serait dommage de ne pas tirer profit de ce grand "marché aux puces" (un des plus grands de France) qui prend de plus en plus d'importance et constitue une forme de patrimoine en cours de développement.

Nous voyons donc, à partir d'éléments préexistants, ou en cours de création ou d'évolution, se créer de nouveaux commerces, de nouveaux rapports entre les personnes, y compris dans les quartiers Nord où les rapports sociaux ne sont pas toujours évidents. Il y a ainsi une multitude de "ferments", pas toujours clairement identifiables ni faciles à analyser, mais qui au total se combinent pour créer les conditions favorables à une nouvelle vie urbaine.

Nous estimons que ces éléments de patrimoine existant ou en constitution et les événements favorables qui les accompagnent ne doivent pas être fragilisés. Il ne faudrait surtout pas que les progrès accomplis soient remis en cause au nom d'un progrès économique mal compris ou de reconstructions mal gérées. A Marseille, le vrai développement urbain consiste à aménager la ville en parfaite harmonie avec son histoire, sa géographie, les équipements portuaires et industriels ainsi que toutes les petites entreprises qui font la personnalité des quartiers qui la composent.

## **Le patrimoine, support culturel d'aujourd'hui et levier de développement pour demain**

### **Alain MAUGARD**

Manifestement, tout ce que nous venons d'entendre a considérablement élargi la notion de patrimoine urbain. D'ordinaire, le mot est surtout employé concernant le bâti, l'architecture, la morphologie de la ville. Alors que, vous l'avez démontré, il comprend aussi les modes de vie de la population qui constituent en quelque sorte le métabolisme de la ville (même un "marché aux puces" en fait partie !). Ce peut être aussi un patrimoine historique avec les événements remarquables qui ont pu s'y produire autrefois. Ce peut être encore un patrimoine industriel dont on n'a d'ailleurs trop souvent compris la valeur qu'une fois qu'il a été largement démolit. Et ce peut même être un patrimoine maraîcher, puisqu'aussi bien la ville que nous appelons de nos vœux devrait rechercher une certaine autonomie alimentaire que, dans sa configuration actuelle, elle a presque totalement perdue.

Cette réflexion sur les patrimoines est finalement très riche. D'abord parce qu'elle porte l'idée que toutes ces formes de patrimoine nous appartiennent à tous, ce qui est essentiel pour créer le sentiment d'appartenance à une communauté urbaine. Nous parlerons sans doute tout à l'heure de mixité, notamment de mixité sociale, mais il n'est pas moins important que les citoyens puissent partager des souvenirs communs et une certaine culture commune de l'histoire, des formes et des paysages de la ville.

Il est d'ailleurs très symptomatique que vous ayez changé le registre du débat en passant très naturellement du patrimoine morphologique de la ville à tout ce qui nourrit chez ses habitants le sentiment d'appartenance à la cité.

Il n'est pas non plus très étonnant que les spécialistes américains de l'urbanisme nous envient, considérant que ce patrimoine forgé par plusieurs siècles d'histoire est un atout pour les vieilles villes européennes. En effet, tous les élus et les aménageurs des villes s'accordent à penser que la ville de demain devra être plus ramassée, plus dense, et dotée d'une mobilité par moyens de transports "doux". Or, la morphologie des vieilles villes européennes est très adaptée à cette évolution, à la différence de la ville étalée construite par et pour l'automobile. En définitive, c'est le modèle américain prétendument moderne qui est promis aux plus grandes difficultés, alors que la ville historique de la vieille Europe, élaborée jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle, a déjà commencé à (bien) évoluer.

Il est important, à mon sens, de retenir deux idées fortes de la première partie de ce débat :

La première est que le patrimoine est, sous toutes ses formes, le support de cette culture commune qui crée le sentiment d'appartenance à la cité et la volonté de mener ensemble toutes les évolutions, même les moins évidentes a priori (mobilité, gestion de l'énergie, de l'eau, des déchets, etc.).

La seconde idée importante concerne le caractère non immobile, voire dynamique, du patrimoine : en acceptant des mutations d'usage, en acceptant de le considérer et de l'utiliser différemment, on assure de façon certaine sa pérennité au cœur de la ville de demain. Nous avons tous connu cette période au cours de laquelle il était "moderne" de faire table rase de tout ce qui avait été construit auparavant (à l'exception, quand même, des monuments les plus prestigieux). Il est heureux que le raisonnement soit aujourd'hui plus nuancé et que nous ayons su évoluer vers une culture de l'appartenance et de la réappropriation du patrimoine sous toutes ses formes.

### **Bertrand LEMOINE**

Nous ne pouvons évidemment qu'être d'accord avec Alain Maugard lorsqu'il souligne le caractère heureux de cette évolution des mentalités.

D'abord parce que la ville de demain se construira à partir de celle d'aujourd'hui. Cette idée de "construire la ville sur la ville" dépasse d'ailleurs largement la notion de patrimoine au seul sens des monuments protégés et des sites classés. Il faut en effet raisonner à partir de tout l'existant (bâtiments, formes urbaines, modes de vie, patrimoine culturel immatériel, etc.) pour le considérer comme une vraie ressource au bénéfice de la ville à venir.

Les architectes qui travaillent aujourd'hui sur le Grand Paris partagent largement cette conviction que la ville d'aujourd'hui servira de support à la métropole de demain. C'est un avantage beaucoup plus appréciable qu'on ne le croit .

D'abord en termes de disponibilité foncière et de possibilité de construire de l'habitat supplémentaire. Sans doute regardons-nous encore trop souvent la ville d'aujourd'hui avec nos yeux de citoyens du XX<sup>ème</sup> siècle...

Mais aussi parce que le patrimoine industriel est un vrai levier de développement (précisons au passage qu'il ne faut pas confondre le patrimoine industriel avec les friches industrielles : une friche industrielle est ce qui reste quand on a tout démolé : un terrain en général constructible, mais souvent assez pollué).

Pourtant, ce caractère d'accélérateur de développement urbain est encore assez mal compris et exploité : Les usines Renault de Billancourt ont été rasées. Antérieurement, les grands moulins du quartier Masséna n'ont été maintenus que parce qu'il était impossible de les détruire. Heureusement, d'ailleurs : ils donnent aujourd'hui à l'université Paris-Diderot une identité visuelle qu'elle n'aurait certainement pas si on avait simplement rasé et reconstruit.

En résumé, nous savons qu'il ne faut pas se priver du patrimoine industriel, même si les réflexes ne sont pas encore complètement acquis, ni les procédures totalement maîtrisées. Mais la volonté de progresser est présente, et beaucoup d'expériences sont tentées, y compris dans le Grand Paris, qui sont très encourageantes pour l'avenir.

### **Mais la mutation est un long combat**

### **Denis GRANDJEAN**

Pour continuer dans le sens des propos de Bertrand Lemoine, j'évoquerai l'exemple de la Lorraine, qui a connu une très forte désindustrialisation à la fin du siècle précédent. Nous y avons créé un établissement public foncier dont le rôle a été extrêmement actif dans l'acquisition et la rétrocession, dans des conditions

de très grande fluidité, des anciens terrains industriels aux diverses collectivités territoriales. En revanche, nous avons certainement raté cet enjeu de la valorisation du patrimoine industriel qui aurait pu apporter un renouveau culturel et urbain à la région. Quant on visite la Ruhr et tout ce qui a été réalisé à Duisburg ou à Essen, quand on voit l'extraordinaire inventivité d'Emscher Park à partir de sites industriels équivalents aux nôtres, on se dit que nous sommes passés à côté d'une belle occasion de réconcilier patrimoine industriel et pratiques sociales d'aujourd'hui.

### **Hedwige de PENFENTENYO**

A l'inverse, citons l'exemple de Roubaix qui a su tirer parti de façon superbe de son patrimoine industriel, par exemple en y installant l'EDHEC, ou l'École de danse Carolyn Carlson. Les habitants n'étaient au départ pas très enthousiastes face à l'investissement à réaliser, et étaient plutôt tentés de raser les anciens bâtiments, mais la réussite est aujourd'hui au rendez-vous.

### **Vers une nécessaire évolution de la réglementation... ainsi que des capacités d'anticipation de certains élus**

#### **Un intervenant dans la salle (journaliste de la revue Qualité Construction)**

Le développement des villes se heurte souvent à des obstacles culturels et juridiques. Par exemple, à Aubervilliers, une douzaine de centres de calcul seront implantés au cours des cinq prochaines années. Sachant que le fonctionnement des machines allait produire une quantité de chaleur importante (plusieurs milliers de mégajoules), ils ont alors proposé de faire profiter de cette énergie les ensembles de bureaux situés à proximité. Il leur a alors été répondu qu'il faudrait d'abord demander une concession de distribution publique de chaleur, dont l'instruction administrative durerait sans doute une dizaine d'années, soit environ la moitié de la durée de vie prévisionnelle des installations. Évidemment, ils ont renoncé à leur projet...

De même, pourquoi en France d'anciens bâtiments classés ne porteraient-ils pas sur leur toits des panneaux d'eau chaude solaire, comme cela se pratique couramment à l'étranger, avec bien entendu toutes les précautions nécessaires ?

#### **Jacques SALVATOR :**

Pour répondre directement à votre question concernant Aubervilliers, je crois que l'obstacle doit moins être recherché dans la réglementation que dans le manque de volonté politique. Il est indiscutable qu'on aurait du réfléchir depuis très longtemps à la construction d'un réseau de chaleur, notamment dans les zones du Parc-Canal et de la Porte d'Aubervilliers, où de nombreux data-centers s'implantent aujourd'hui. Jean-Yves Vannier, Premier Adjoint chargé de l'urbanisme, vous confirmera tout à l'heure que cela a été une des premières préoccupations de la nouvelle équipe municipale. Comment a-t-on pu ne pas penser non seulement à ne pas exploiter la chaleur des data-centers, mais aussi celle de la géothermie puisque le Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain puise son eau chaude sur notre commune ?

Je pense donc que nous avons été, dans le passé, victimes d'un vrai manque d'anticipation. Nous avons donc mis immédiatement ces réseaux de chaleur à l'étude, et nous espérons avoir des résultats le plus rapidement possible.

#### **Olivier CARRE**

Il y a beaucoup de domaines pour lesquels, à partir du moment où l'urbanisme est désormais mené en raisonnant par projets, une évolution de la réglementation sera absolument nécessaire.

Une grande réflexion est d'ailleurs engagée en ce sens, par voie législative et réglementaire, et même par les ordonnances aujourd'hui en cours d'élaboration dans le cadre de (*inaudible*).

Les pouvoirs publics ont, en effet, pris conscience de cette nécessité d'abandonner le modèle par trop préétabli d'un urbanisme très réglementé pour créer un cadre juridique mieux adapté à un urbanisme de projets. Il est certain que leurs travaux vont beaucoup avancer en ce sens au cours des mois et des années à venir.

Quand les citoyens trouvent que leur ville devient trop moderne et trop haute

#### **Bertrand LEMOINE**

Toute réalisation architecturale d'aujourd'hui est "moderne" par définition, l'essentiel étant de ne pas tomber dans la caricature. Les formes urbaines d'aujourd'hui dépendent seulement de la volonté politique qui élabore les règlements d'urbanisme et met en œuvre les projets urbains. Je suis persuadé qu'il est toujours possible de développer une architecture qui soit à la fois contemporaine et contextuelle, c'est à dire qui sache prendre en compte le bâti préexistant. Ainsi, dans un quartier où le volume général est assez bas, on construira évidemment dans les gabarits correspondants.

Au surplus, même les secteurs sauvegardés n'interdisent pas l'architecture contemporaine ; ils donnent simplement des "règles de faire" en exigeant que ce qui est contemporain vienne s'intégrer dans un projet

urbain qui vient des siècles précédents et doit aujourd'hui être prolongé harmonieusement. Il y a ainsi beaucoup d'architecture contemporaine dans les quartiers anciens, mais elle sait se faire discrète. Elle demande d'ailleurs beaucoup de modestie de la part des maîtres d'œuvre car leur "signature" n'y est pas toujours très visible.

Sur le second volet de la critique, nous savons tous que ce sont des raisons liées au développement durable, à l'économie foncière et à la lutte contre l'étalement urbain qui amènent à augmenter la hauteur des immeubles. Et même les immeubles haussmanniens, si souvent cités en exemple, sont parfois de bonne hauteur ! La hauteur des immeubles n'est donc pas un défaut par elle-même : tout dépend de la manière dont elle est conjuguée.

En résumé, la vraie question est plutôt celle du projet urbain et de la ville souhaitée.

### **François LECLERCQ**

Le sujet est, à mon point de vue, très important parce qu'il s'agit d'une question de démocratie. Puisqu'il s'agit, comme l'exprimait Bertrand Lemoine, de "faire la ville sur la ville", et donc de mener une densification considérée comme nécessaire, comment alors faire accepter cette densification à des citoyens auxquels la situation actuelle convient parfaitement ? Il faudra donc bien expliquer aux citoyens qu'il n'y a souvent aucune raison objective pour que leur ville ne soit pas densifiée.

Si je voulais être provocateur, je dirais que cette question de "la ville sur la ville" est le long et permanent combat pédagogique à mener par le maître d'œuvre. Une pédagogie qui, pour être reçue, nécessite une relation de confiance, laquelle confiance ne peut se construire que dans la durée et dans une grande transparence quant au contenu des projets. Voilà pour les principes.

Pour les mettre en œuvre, il n'y a pas d'autre solution que d'animer encore et encore des réunions publiques pour expliquer les évolutions envisagées et, le plus souvent, pour faire admettre une certaine densification dont les habitants des quartiers concernés ne veulent évidemment pas entendre parler. Ainsi, pour faire accepter un agrandissement du parc social, on peut simplement expliquer qu'il est important de loger les personnes âgées dans des appartements adaptés à leurs difficultés de mobilité, ou de loger les jeunes ménages aux ressources limitées, ou qu'une classe a fermé dans un quartier parce que la population y est vieillissante et qu'il faut donc la rajeunir en y faisant venir de nouvelles familles. Les habitants qui étaient initialement un peu réticents comprennent alors qu'une ville est une structure vivante qui doit se développer. Par ailleurs, pour créer la relation de confiance, il faut bien se garder de sur-vendre les projets, ce qui est parfois un peu difficile parce les élus sont passionnés par ce qui est évidemment "leur" projet. Mais, si notre rôle est d'être toujours à leur côté dans le débat public, il est aussi de les inciter à écouter leurs administrés et à admettre qu'ils ne sont pas forcément les seuls à détenir une part de vérité.

Nous avons beaucoup dit aujourd'hui que le patrimoine n'est pas seulement dans les villes historiques mais aussi dans les cités industrielles. Pour aller plus loin dans le raisonnement, nous pouvons nous appuyer sur l'étymologie pour dire que le patrimoine appartient à tous. C'est pourquoi il faut beaucoup de pédagogie pour faire admettre l'idée que le quartier nouveau que l'on veut créer fera demain partie du patrimoine des habitants pour lesquels il est aujourd'hui un corps étranger.

Attention, cependant, à la confusion des rôles : si la pédagogie et la discussion ont leur importance pour l'appropriation du projet par les citoyens, seul l'élu a *in fine* le pouvoir de décision, car il est le seul investi de la légitimité populaire ! Tant qu'il ne s'écarte pas de ce qui a été défini par son programme, nous nous attachons donc toujours à défendre la primauté de l'élu sur la décision finale. Ensuite, à nous de moduler cet acte d'autorité et de le traduire dans les faits de manière à ce qu'il donne lieu au minimum de conflits (et aussi, il faut le dire, de manière à ne pas nous trouver écartés des projets à venir !). A nous, donc, d'être à l'écoute des points de vue et d'aider, dans notre domaine, au juste fonctionnement de la démocratie représentative. Mais reconnaissons que cette pratique fonctionne en général plutôt bien...

## **HABITAT, ACTIVITES, EQUIPEMENTS, PAYSAGES, ENERGIES : LA VILLE EQUILIBREE EST UN OBJECTIF PERMANENT DES ELUS**

### **A Aubervilliers : savoir intégrer 36 % d'étrangers**

#### **Jacques SALVATOR**

Notre première préoccupation est celle de l'équilibre sociologique, terme que nous préférons à celui de mixité sociale. Il est clair que, dans une ville comme la nôtre, un rééquilibrage sociologique est continuellement nécessaire. Aubervilliers est une ville vraiment ouverte, qui accueille en permanence une population venue d'ailleurs au plein sens du terme, puisque 36 % de la population est étrangère (je dis bien

étrangère, et non pas d'origine étrangère), Nous devons être, avec Marseille, parmi les villes de plus de 50 000 habitants qui accueillent la plus forte proportion d'étrangers.

Cette volonté de parvenir à un équilibre sociologique satisfaisant nous conduit à organiser une vraie mixité de l'habitat.

Globalement, nous densifions la ville selon un programme de construction de 500 logements chaque année (60 % en accession et 40 % en logements sociaux). Cette proportion de 40 % de logements sociaux peut sembler importante pour une ville dont il s'agit de rééquilibrer la population, mais il s'agit du seuil minimum nécessaire pour opérer une mutation en douceur vers nos objectifs : faire en sorte que les "décohabitations" soient possibles, et que nous puissions accueillir les jeunes couples ou les fonctionnaires débutants qui ne pourraient pas trouver dans l'accession un parcours résidentiel satisfaisant.

De plus, afin de maintenir cet équilibre sociologique, il ne s'agit pas seulement d'attirer une population nouvelle dans la ville : encore faut-il que celle-ci ait envie d'y rester, en particulier parce qu'elle peut y élever ses enfants dans de bonnes conditions. Cette question des équipements publics est pour nous très difficile, surtout concernant les écoles (chaque année, nous construisons une école sur le seul budget municipal), mais aussi les crèches, les équipements sportifs, et d'une façon plus générale de tout ce qui concourt à l'accueil de l'enfance.

Or, tout cela oblige à des efforts financiers extrêmement importants qui peuvent être mal compris des "autochtones", c'est à dire des anciens habitants. « *Pourquoi développer une telle activité en faveur des nouveaux venus ou intensifier autant les politiques publiques – peuvent-ils penser – alors que pour nous, autrefois, la Ville n'était pas aussi pleine de sollicitude ?* ». Certes, il y a eu un changement d'équipe municipale, mais c'est tout de même une interrogation réelle. Pourtant, il est indispensable que la population nouvelle "s'enracine" dans la ville, même si cela nécessite des efforts.

A côté des besoins en équipements, il nous faut gérer les questions d'hygiène publique et de sécurité qui se posent parfois de façon très pressante dans nos villes de la périphérie parisienne et qui ont forcément une influence sur un certain nombre de décisions urbaines. Car la volonté d'obtenir une ville plus sûre ne conduit pas aux mêmes décisions que la "simple" volonté d'obtenir une ville plus belle, et entraîne souvent l'obligation d'exercer un arbitrage à certaines étapes de la réflexion. Par exemple, comment ne pas être très réticent devant telle ou telle audace architecturale quand on s'aperçoit qu'elle comporte un projet de "placette" dont le caractère un peu obscur ou retiré pourrait faciliter des trafics illicites ?

Comme vous pouvez vous en rendre compte, nos contraintes sont sans doute plus fortes que celles d'autres villes. Mais nous les assumons pleinement, d'abord parce que nous les connaissions déjà avant d'entrer en campagne, et surtout parce que c'est leur dimension humaine qui rend passionnante la gestion municipale.

Enfin, il est nécessaire de veiller à la bonne organisation globale de la ville, avec une vraie mixité fonctionnelle et des transports adaptés.

Un sujet à propos duquel nous estimons avoir beaucoup de chance puisque le réseau de transports publics que le Grand Paris va mettre à notre disposition sera absolument exceptionnel : la double boucle, mais aussi le "barreau" entre Saint-Denis et Bobigny qui donnera à notre commune deux stations de métro souterrain supplémentaires, le prolongement de la ligne 12 du métro, un tramway vers Paris, etc., tout cela réalisant un désenclavement exceptionnel que nous n'osions imaginer il y a quelques années.

Reste la question des espaces publics : nous créons des espaces libres propices à la promenade, nous aménageons les berges du canal Saint-Denis pour ouvrir à notre ville une vision vers le ciel, nous dégageons des places et des parvis pour ouvrir des horizons sur la butte Montmartre ou d'autres points de vue remarquables, etc.

Cette nécessaire réflexion sur les espaces est sans doute une des plus difficiles à mener pour une ville longtemps industrielle : il s'agit de dégager l'horizon, de supprimer telle citerne en béton qui brise une perspective, ou tel immeuble qui ne permet pas une vue panoramique, etc. Autant de sujets nouveaux dans une ville qui, pendant plus d'un siècle, ne s'est pas construite en fonction de critères esthétiques, ni même du confort qu'elle aurait pu offrir à ses habitants, mais de la seule rentabilité industrielle. On peut le comprendre aujourd'hui, mais cela aboutit à en réécrire complètement les formes urbaines. Ce qui fait la difficulté – mais aussi la beauté – de l'exercice qui nous est offert aujourd'hui...

## **A Orléans : de l'importance des indicateurs de pilotage**

### **Olivier CARRE**

En province, nous ne sommes pas confrontés à des forces aussi puissantes, voire brutales, que celles que connaissent les communes près de la capitale. Les enjeux ne sont donc pas tout à fait les mêmes.

D'une façon générale, la problématique qui se pose aux élus est que ceux-ci doivent littéralement piloter la ville, tout simplement pour la faire progresser.

Notre objectif est d'abord de planifier et organiser sa croissance, à la fois en population et en nombre de logements, en nature et en importance des équipements, etc. et cela en respectant les besoins

éventuellement spécifiques de chaque quartier. Car il s'agit aussi – vous évoquiez tout à l'heure le renouvellement urbain – de tenir compte de toutes ces tendances naturelles qui vont amener, par une pente naturelle parfois difficile à percevoir, tel ou tel quartier de la ville à se scléroser, ou à se paupériser, ou à être plus (trop ?) recherché. De même, une baisse du nombre des élèves d'une école sera révélateur d'un vieillissement structurel de la population du quartier, etc. Autant d'éléments sociologiques, géographiques et économiques qui figurent à notre tableau de bord d'un l'équilibre urbain bien compris.

Économiste de formation, je suis d'ailleurs frappé par notre impossibilité de disposer, de la part d'organismes spécialisés comme l'INSEE, d'une veille permanente sur plusieurs indicateurs de l'évolution urbaine. Alors que cela existe depuis longtemps dans les villes anglo-saxonnes, on nous dit que ce serait difficile à mettre en place en France. Voilà qui est bien dommage, parce que des indicateurs objectifs, fiables et s'inscrivant dans la durée nous aideraient grandement à progresser et à donner un sens politique au sens plein du terme à l'avenir que nous voulons donner à notre ville.

En attendant, voilà qui ne nous empêche pas d'incorporer en permanence de 20 % à 25 % (nous sommes aujourd'hui à 28 %) de logements sociaux dans nos programmes neufs, en veillant aussi à maintenir le prix des loyers en-dessous du prix national moyen.

Nous sommes également attentifs à ce que le développement urbain se fasse dans des conditions permettant un dynamisme démographique satisfaisant. A ce propos, reconnaissons que nous sommes une ville plutôt "riche", et qui ne connaît sans doute pas les mêmes difficultés que certaines communes d'Ile-de-France...

Autre élément important à surveiller dans la population : la qualité de propriétaire occupant ou de locataire (du secteur marchand ou du secteur social). Car la tendance nationale révèle (et c'est une dynamique lourde) que les propriétaires occupants ont déserté quasiment toutes les grandes villes. Ainsi, au sortir de la dernière guerre, ils représentaient environ les deux tiers de la population des villes de plus de 100 000 habitants alors qu'ils n'en représentent plus qu'un tiers aujourd'hui (et 28 % en centre-ville).

Cette tendance est importante à connaître par les élus car on se doute bien que le pilotage d'une ville et l'accompagnement de la population ne se mènent pas de la même manière dans une ville où il existe un tissu de propriétaires plutôt partenaires de la destinée municipale que dans une ville habitée surtout par des locataires qui peuvent considérer que leur séjour dans la ville est sans doute provisoire. Car c'est aussi le rôle des élus de faire en sorte que les citoyens inscrivent davantage leur destin personnel dans la cité.

## **A Nancy ; en action concertée avec les opérateurs**

### **Denis GRANDJEAN :**

Je reviendrais volontiers sur les propos d'Alain Maugard qui nous faisait observer, en partant du patrimoine, que la ville ancienne est la mieux placée pour évoluer demain parce qu'elle est déjà la plus équilibrée aujourd'hui. Elle est évidemment tout le contraire de la ville "zonée" issue du mouvement moderniste des "trente glorieuses" ; la ville ancienne est une chance à saisir pour y cultiver la mixité de l'habitat, des activités, des fonctions.

Il nous appartient donc de mettre en œuvre les politiques publiques nécessaires pour y apporter les corrections éventuellement nécessaires. Par exemple, introduire du logement social dans des quartiers anciens, ce qui est toujours coûteux compte tenu des contraintes architecturales des secteurs protégés. Cela nécessite une action concertée avec les opérateurs car les règles de défiscalisation incitent ces derniers à vendre des logements de taille réduite aux propriétaires bailleurs à la recherche de la meilleure rentabilité. Il s'agit donc pour nous de maintenir la mixité des formes d'habitat. Et, même si la mise en œuvre de ces mesures est parfois difficile, n'oublions pas que nous avons la chance d'avoir reçu en héritage des villes historiques qui favorisent grandement les mixités et les équilibres sociaux.

### **Intervenant dans la salle :**

En complément à ce qui vient d'être dit, je voudrais citer les propos d'une sociologue américaine des villes qui affirmait « *When a place is boring, even rich people leave it* » (Quand un endroit devient ennuyeux, même les gens riches s'en vont), ce qui est une considération économique indiscutable.

Travaillant depuis de nombreuses années sur le quartier de Paris-La Défense dans le cadre de l'EPADESA, j'ai pu constater combien il était difficile de dépasser le cadre de "simples" projets immobiliers pour en faire de véritables projets urbains.

Finalement, l'attractivité de lieux comme La Défense ou certains quartiers neufs de Marseille (c'est à dire de vastes zones où tout était à réaliser à partir de rien), vient de leur dynamique vraie, c'est à dire de leur capacité à inventer des mixités plus originales que celles qui se rapportent à l'habitat et aux activités.

On peut par exemple évoquer une économie "présentielle" comme à La Défense, un quartier qui vit aussi bien la nuit que le jour, et le week-end que pendant la semaine. De même, à Londres, le quartier de Canary Wharf bâtit toute sa communication à partir de ses bistros, de ses restaurants, de ses théâtres et de son rapport à la rivière. L'équilibre urbain doit donc savoir aussi passer par un questionnement sur ce qui peut forger une identité puissante pour la ville ou le quartier, et sur ce qui peut être un vrai moteur économique. A

ce propos, on peut actuellement s'interroger sur la manière dont le plateau de Saclay saura développer ce pouvoir de séduction si nécessaire...

## **Alain MAUGARD**

Nous semblons donc être passés de la mixité à l'équilibre. Certes, les deux termes se valent en ce sens qu'ils ont tous deux un contenu positif, mais sans doute le mot de mixité est-il plus descriptif, alors que celui d'équilibre semble induire une idée de but à atteindre, de recherche permanente...

Quoi qu'il en soit, cet équilibre et de cette mixité ont plusieurs contenus :

La dimension sociologique a été largement développée. Mais encore faut-il savoir dans quelle échelle de territoire, on entend la concevoir ! Si nous estimions normal qu'il y ait deux ou trois communes plutôt bourgeoises à côté de deux ou trois communes plus défavorisées, la mixité serait peut-être arithmétiquement satisfaisante à l'échelle du territoire, mais nous ne ferions qu'entériner l'existence de ghettos de pauvres à côté de ghettos de riches ! Il est donc important de déterminer quel est le bon "pas" de la mixité sociale, quelle est la plus petite échelle géographique à l'intérieur de laquelle doit être maintenu le dosage sociologique recherché. Voilà qui nous renvoie d'ailleurs à l'idée de proximité. Ne parle-t-on pas de plus en plus de proximité de service, de proximité de commerces, de proximité d'échanges, etc.

Ce qui démontre que, si la mixité sociale est nécessaire, elle est loin d'être suffisante et doit s'accompagner de la mixité fonctionnelle. Les quartiers entiers consacrés aux logements, ou aux commerces, ou aux activités économiques ne vont évidemment pas dans le sens d'un bon équilibre urbain.

Nous pouvons hélas constater que la ville a été complètement éclatée au cours du dernier demi-siècle, et que la multiplication des hypermarchés a largement contribué à démembrer une mixité fonctionnelle pourtant bien installée dans les quartiers historiques. Des quartiers historiques où s'exerçait l'artisanat, où se situaient tous les commerces, et même la logistique liée aux zones maraîchères toutes proches, lesquelles assuraient à la ville une quasi-autonomie alimentaire sur laquelle nous devrions sans doute réfléchir à nouveau. On ne s'étonnera donc pas que les éco quartiers que l'on construit aujourd'hui aient toujours pour objectif d'associer mixité fonctionnelle et mixité sociale.

Il faut également être attentif à la mixité morphologique. Le respect du patrimoine architectural n'oblige nullement à être victime du "syndrome de Vienne", et à vivre dans des villes-monuments ! Que ceux qui nous disent aujourd'hui « Gardez le Paris haussmannien ! » ne nous obligent pas à vivre dans un Paris où le temps se serait arrêté au XIX<sup>ème</sup> siècle ! Certes, le charme touristique a son importance, mais la question de la mixité morphologique de la ville mérite en tout cas d'être posée. Pourquoi la construction de tours devrait-elle être un tabou ? Il y a bien sûr des endroits où les tours ne sont pas souhaitables parce que la hiérarchie des hauteurs d'immeubles y serait maltraitée, mais c'est loin d'être le cas partout ! De même, pourquoi opposer systématiquement habitat collectif et habitat individuel, alors qu'il existe une multitude de formes intermédiaires ? Il y a là aussi matière à réflexion et à discussion !

Enfin, prêtons attention à la mixité générationnelle. Nous avons tous à l'esprit des exemples de quartiers où les personnes âgées ou les célibataires sont particulièrement nombreuses, et d'autres quartiers essentiellement habités par des familles d'actifs avec enfants, etc.

En définitive, nous ne pouvons que nous accorder sur la nécessité et le contenu des équilibres urbains. Car, tout bien considéré, la mixité sociologique, la mixité fonctionnelle, la mixité générationnelle et la mixité morphologique sont-elles autre chose que les outils - et les indicateurs - d'une densité urbaine bien comprise et bien menée ? En d'autres termes, l'intensité de la ville n'est-elle pas directement proportionnelle à l'intensité de ses mixités ?

Nous avons parfois la nostalgie de la ville d'autrefois qui permettait le brassage des populations, et de cette volonté de progresser tous ensemble qui caractérisait la III<sup>ème</sup> république et ses "hussards noirs". Or, n'oublions pas que cet idéal républicain français trouve davantage son origine dans les villes que dans le monde rural !

Quoi qu'il en soit, nous allons vers plus d'intensité dans la ville. Il faut donc tout faire pour que les citoyens de toutes générations et de toutes classes sociales puissent se l'approprier en se côtoyant et en apprenant à se connaître pour mieux se comprendre et s'accepter.

## **Gestion des consommations urbaines : bientôt les smart cities ?**

### **Intervenant dans la salle**

Les villes ont de plus en plus le souci d'optimiser les consommations d'énergie, d'eau, de chauffage, etc. Comme nous l'avons déjà évoqué en matière de mobilité ou de gestion de l'information, il s'agit là d'un choix de gouvernance.

Ou bien l'instance municipale délègue par exemple à une entreprise spécialisée l'organisation et la gestion d'un réseau de chaleur comme elle le fait déjà concernant les transports en commun ou d'autres services, à

charge pour le spécialiste d'optimiser l'ensemble ;

Ou bien (et il s'agit là d'un héritage des pratiques de l'ère industrielle), elle gère le réseau pour le compte et à la place du consommateur final. Avec le risque, s'il fait beau en mars, de contraindre les usagers du réseau à ouvrir leurs fenêtres parce que le service ne peut pas être suspendu.

Heureusement, le problème ne se pose pas en matière de distribution d'eau car l'utilisateur a la maîtrise du robinet. Mais il est toujours intéressant de donner au consommateur l'information pertinente pour lui permettre d'optimiser ses comportements dans de multiples domaines de la vie quotidienne, réalisant ainsi de substantielles économies (jusqu'à la moitié de sa consommation initiale !). Une telle démarche a démontré ses effets dans certaines régions de France qui connaissent régulièrement des difficultés d'approvisionnement en eau potable. De même, un certain nombre d'initiatives prises par les communes bretonnes (gestion plus fine du déclenchement des éclairages publics ou de la mise en route de certains équipements) ont révélé leurs effets bénéfiques sur un réseau de distribution d'électricité qui fonctionne souvent à la limite de ses capacités.

Quoi qu'il en soit, il sera également nécessaire de rechercher l'économie de nos ressources en dépassant largement le seul cadre de l'optimisation technique des bâtiments. Cette amélioration est évidemment toujours souhaitable, et la recherche en ce sens doit être poursuivie. Mais l'obtention de résultats techniques significatifs demande toujours un certain temps, alors que la modification du comportement des usagers peut produire immédiatement des effets positifs. La multiplication des capteurs et la diffusion des automatismes domotiques seront sans doute une des caractéristiques de l'évolution de l'habitat au cours des 10 ans à venir.

Ainsi connaissons-nous la fin de la gestion des fluides décidée unilatéralement par l'autorité municipale ou par son concessionnaire (avec les dérives que cela peut entraîner), la décision au point de consommation étant devenue de plus en plus la règle.

## **Alain MAUGARD**

Remarquons que cette évolution a débuté lorsque nous avons commencé à nous interroger sur l'opportunité d'une production décentralisée de l'énergie, et le mouvement ne pourra que s'amplifier.

En effet, puisque nous allons construire de plus en plus de bâtiments à énergie positive, de plus en plus de citoyens quitteront le statut de simples consommateurs d'énergie pour passer au statut de producteurs consommateurs. Cette attente de la smart grid, qui peut concerner l'électricité, mais aussi la chaleur, l'eau, etc. nous obligera alors à nous organiser pour réaliser une production collective globalement efficace, mais aussi pour caler notre consommation aux moments les plus astucieux : un vrai changement de société !

De plus, il nous faudra identifier et organiser les circuits courts de production-consommation. Le premier sera sans doute à l'échelle du bâtiment : pourquoi ne pas consommer sur place l'électricité que l'on envoie aujourd'hui dans le réseau ? D'autres se mettront en place à l'échelle du quartier ou de la ville, à l'image des réseaux de chaleur géothermique qui ont tendance à se généraliser. Enfin, la smart grid devra aussi s'organiser au niveau du territoire, par exemple en organisant la remontée de l'eau dans les barrages afin de stocker sous forme d'énergie hydraulique le trop-plein d'électricité photovoltaïque ou éolienne.

Initiée dans le domaine de l'énergie, cette pratique des circuits courts de production-stockage-consommation ne pourra que s'étendre à d'autres secteurs, encourageant ainsi le consommateur dans la recherche d'une moindre dépendance envers l'extérieur. Alors que le citoyen d'aujourd'hui a souvent le sentiment d'être dépossédé de tout pouvoir de décision dans de multiples domaines, peut-être pourra-t-il alors reconquérir un pouvoir pour ce qui touche au plus près de sa vie quotidienne.

Au risque d'un excès d'optimisme, j'espère même que cela l'aidera à retrouver un intérêt à la vie démocratique. Car, bien au delà des considérations partisans ou financières ou géopolitiques qui alimentent (avec le peu d'audience que l'on sait) les campagnes électorales de niveau national, les élus que vous êtes savent que tous les citoyens ont quelque chose à dire concernant la vie de leur commune ou de leur territoire.

Alors merci à vous de faire prospérer cette très belle école du vivre ensemble et du décider ensemble que constitue l'animation de vos villes. C'est sans doute la plus noble des mutations que vous puissiez réussir !

## **Comment établir une certaine "solidarité énergétique" entre les citoyens ?**

### **Jacques SALVATOR**

Il est vrai que nous ne sommes pas tous égaux devant la consommation d'énergie. Il y a ceux qui habitent près de leur lieu de travail et/ou dans des bâtiments bien isolés... et il y a les autres, moins bien lotis.

Mais je pense que la ville durable et les évolutions technologiques décrites par le président Maugard enrichiront dans ce domaine nos échanges avec nos concitoyens.

La consultation citoyenne des années 70-80 était en effet purement formelle : elle avait pour seul intérêt de vérifier que le citoyen était d'accord avec les promoteurs d'idées ou de projets. Aujourd'hui, nous savons combien il est important d'aller beaucoup plus loin dans la concertation.

Ainsi, nous avons institué à Aubervilliers une pratique que nous appelons "la concertation jusqu'au bout".

L'expérience d'un certain nombre de projets nous a en effet permis de constater que le fait de continuer la discussion jusqu'à obtenir un accord partagé nous menait parfois assez loin de l'idée initialement envisagée, et permettait même de faire adhérer experts et promoteurs à de nouvelles solutions. Cette méthode, au contraire des formes précédentes de consultation, nous permet de dialoguer de façon très constructive avec les citoyens directement concernés par le débat. Par exemple, sur le sujet des économies d'énergie, nous avons des messages à faire passer concernant la façon dont nous comptons faire évoluer l'habitat. Ce qui est d'autant plus efficace que nous comptons parmi nos interlocuteurs quelques spécialistes du sujet (certains habitants d'Aubervilliers travaillent chez Veolia). Il y a donc beaucoup de grain à moudre pour faire vivre la démocratie participative locale, même s'il va de soi que le conseil municipal est toujours maître de la décision finale.

Mais, comme l'a souligné François Leclerc, le débat ne peut vivre que dans une relation de confiance, laquelle peut d'ailleurs se créer préalablement sur des sujets connexes ou annexes au sujet à traiter.

Par exemple, il existe à Aubervilliers une très importante communauté chinoise qui a une tendance forte à l'étalement horizontal, et pour laquelle nous avons donc quelques projets de restructuration urbaine dans le sens d'une plus grande verticalité (comme cela s'est réalisé à Düsseldorf et à Hambourg). Pour ne pas rompre le lien de confiance avec ces personnes, nous devons donc leur démontrer que notre objectif n'est pas de les chasser, mais au contraire de verticaliser leurs implantations pour créer un vrai boulevard urbain à un endroit où n'existe actuellement qu'une accumulation de petits commerces sans cohérence urbaine. Un discours qui est également soutenu par les faits puisque nous développons parallèlement des actions dans d'autres domaines comme la coopération avec certaines villes de leur pays d'origine.

## **LA VILLE ET SON TERRITOIRE, UNE MOBILITE A DECOUVRIR**

### **De Nancy à Metz : l'importance de l'estime entre équipes municipales**

#### **Denis GRANDJEAN :**

Il n'est pas douteux que la rivalité traditionnelle entre Nancy et Metz a beaucoup nui aux deux villes au cours du siècle passé. Mais nous avons heureusement mis fin à cette situation usante et dérisoire entre deux cités d'égale importance et éloignées d'à peine 60 km. Nous pouvons même dire qu'il y a une volonté commune d'aller vers la création d'une véritable métropole Nancy-Metz axée sur le sillon lorrain, qui se prolonge vers Épinal au sud et vers Thionville et Luxembourg au nord.

Les deux élus leaders (Dominique Gros à Metz et André Rossinot à Nancy) ont donc l'ambition de donner de l'épaisseur à leur métropole sur la carte de ce grand Est de la France qui, entre Strasbourg et Bruxelles, irrigue les pays fondateurs de l'Union Européenne.

Nous sommes d'ailleurs très aidés en ce sens par le SCOT qui se met en place sur une grande partie de la Meurthe-et-Moselle. Au-delà de la métropole, le SCOT tente de favoriser les complémentarités villes et bourgs. La plupart des élus concernés (y compris ruraux) admettent qu'il est essentiel de travailler en concertation avec une ville importante qui puisse jouer le rôle de locomotive au profit de l'ensemble du territoire.

Le SCOT permet d'aborder la question des rapports entre grandes villes et petites communes.

Nous vivons donc sur une relation politique et territoriale originale, en faisant observer au passage que notre relation avec Metz s'est beaucoup améliorée depuis que Dominique Gros et son équipe ont été élus. Certes, Dominique Gros n'est pas de la même famille politique qu'André Rossinot ; mais voilà qui prouve bien que, au delà des clivages partisans, c'est aussi l'estime personnelle entre les acteurs et leur sens de l'intérêt général qui permettent de construire l'avenir des territoires.

### **Orléans : faire vivre la mise en réseau des territoires**

#### **Olivier CARRE**

La vie en réseau avec les autres collectivités territoriales est pour Orléans une habitude solidement ancrée car une grande part de son développement économique vient de sa proximité avec les villes du Sud de la région parisienne ainsi que des nœuds d'infrastructures qui l'entourent.

A propos d'infrastructures, un grand débat va sans doute s'ouvrir à propos de la création du POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) destiné à doubler le TGV Paris-Lyon. Le danger serait en effet qu'Orléans demeure une des rares villes de 100 000 habitants à ne pas être connectée au réseau européen des TGV. La question est donc pour nous d'une importance cruciale.

A l'intérieur même de la ville aujourd'hui (et cela rejoint notre intérêt pour le réseau TGV), les rapports à la

mobilité changent également. Par exemple, alors que la situation sociale était autrefois déterminante du mode de déplacement (automobile, ou transports en commun, ou bicyclette), la mobilité ne s'y organise plus selon l'ancienne logique monomodale. Le rapport à cette mobilité est en pleine évolution, et il est certain que des nouvelles technologies vont apporter beaucoup d'innovations, à l'image de ce qui se passe déjà dans de nombreuses villes du monde : une logique d'optimisation des déplacements à l'échelle individuelle y prend le pas sur une organisation préétablie par des élus ou par des spécialistes. Cette optimisation s'appuie sur des outils sophistiqués qui sont encore aujourd'hui en phase d'expérimentation mais qui demain seront complètement banalisés. Elle induira d'ailleurs une nouvelle approche des espaces publics.

## **Le "fabuleux destin" d'Aubervilliers Sud-Est**

### **Jacques SALVATOR**

*Le territoire d'Aubervilliers est intégré au territoire de Plaine-Commune et les relations entre élus sont privilégiées pour orienter un projet global tout en respectant les axes de développement de chaque collectivité.*

Même en termes de recettes économiques, la différence est très nette et est indiscutable en ce qui concerne Aubervilliers.

Bien sûr, cela ne signifie pas que nous vivions dans un monde idéal : il y a toujours des conflits d'intérêts, des rapports de forces, et de bonnes relations politiques à construire ; cependant, les actions sont nettement plus faciles à mener que lorsque nous agissions isolément.

Restait alors à imaginer de nouvelles relations entre la Ville de Paris et la communauté d'agglomération, et plus particulièrement entre Paris et Aubervilliers. Je suis sûr que c'est ce qui a donné naissance à l'idée d'établir, sous le nom de "Paris extra muros", un cadre contractuel entre la capitale et les communes de sa périphérie. Nous avons donc signé avec la Ville de Paris un contrat de partenariat portant sur un certain nombre de domaines qui n'étaient pas transférés à Plaine Commune : aménagements culturels, politique sanitaire, circulation et stationnement, aménagements d'intérêt commun, etc.

Nous avons eu aussi la chance que Paris lance son plus gros chantier : l'aménagement de Paris Nord-Est, le fabuleux destin de Paris Nord-Est, que nous appelons chez nous "le fabuleux destin d'Aubervilliers Sud-Ouest" (à chacun sa vision des choses...). Ce chantier a été pour nous l'opportunité d'une coopération extrêmement étroite avec la Ville de Paris, qui a abouti à des réalisations aussi importantes que la création d'un des plus beaux centres commerciaux de la région Ile-de-France (le Millénaire), l'aménagement de la Porte d'Aubervilliers, la création d'une ligne de tramway reliant le Stade de France à la station parisienne de l'Evangile (qui prendra, à cette occasion, le nom de Rosa Parks), etc. Au total, donc, un partenariat extrêmement utile et fertile avec la capitale...

Dans le même esprit, nous avons créé une entente avec une ville voisine (bien que non située dans notre communauté d'agglomération) dans le but de mener en commun l'aménagement de la nationale 2, ainsi que l'aménagement en éco quartier d'une zone un peu difficile à faire évoluer : les 26 ha de friches militaires du Fort d'Aubervilliers.

Enfin, citons le rôle important joué par Paris-Métropole, qui constitue une structure de réflexion commune particulièrement appréciée par les élus locaux, sans considérations de famille politique d'origine ou d'appartenance à telle ou telle collectivité territoriale. Paris-Métropole a sans doute permis de donner un nouveau souffle au débat sur le Grand Paris. Bien sûr, tous les participants ont tout mis en œuvre pour que les débats soient de haute tenue, mais l'existence de Paris-Métropole a beaucoup consolidé la démarche et a permis de rapprocher les points de vue, notamment sur le réseau public de transports.

Pour résumer notre démarche, je dirais que nous ne croyons qu'aux réseaux, qu'à l'attractivité consensuelle, qu'à la réflexion commune pour aboutir à des idées partagées et à des projets de territoire. Ce qui ne nous empêche d'ailleurs absolument pas, vous vous en êtes évidemment rendus compte, de tenir à porter très haut les couleurs de notre ville !

## **Marseille-Euro Med et Grand Paris : mêmes causes et mêmes (heureux) effets !**

### **François LECLERCQ**

Le projet Euro Méditerranée en cours d'élaboration présente la caractéristique remarquable d'un certain renversement de l'attractivité des territoires dû à la mutation des réseaux de collectivités territoriales. Deux exemples sont particulièrement significatifs.

D'abord celui de Marseille : sans doute le Grand Marseille existera-t-il un jour, mais cela prendra encore quelque temps ; en attendant, une véritable "métropole de fait" s'est mise en place à partir de beaucoup de préoccupations liées à la vie quotidienne des Marseillais, et ces derniers s'accommodent parfaitement du binôme ville-métropole. Il y a aussi, autour d'Aix-en-Provence, ce triangle géographique et économique très puissant caractérisé par l'aéroport de Marignane, la gare Aix-TGV, la zone d'activité des Milles, la zone

commerciale de Plan-de-Campagne, et ITER en entrée de la vallée de la Durance. Et, à la pointe du triangle, entrant dans Marseille par le Nord, il y a le grand projet Euro Méditerranée.

Il fait préciser que nous sommes ici en un lieu qui, autrefois, était marqué très négativement par la mauvaise qualité des réseaux de communication. Mais ces réseaux sont en pleine mutation : par exemple, on change la forme de l'autoroute A 55 pour en faire un boulevard de corniche, les trains s'arrêtent plus souvent, etc. En d'autres termes, nous passons d'un territoire traversé à un territoire desservi.

Pour en revenir à Paris, je rejoins tout à fait Jacques Salvator dans sa description enthousiaste des nouvelles relations entre sa ville et la capitale. Paris Nord-Est (où je travaille aussi) est aujourd'hui véritablement irrigué par l'arrivée du Tram' Y et par la construction d'une gare sur le réseau Eole qui ne faisait que traverser la ville. Partant de la gare de l'Est, le "faisceau Est" va désormais s'arrêter à côté de la cité Michelet, traverser le boulevard Macdonald et le site Claude Bernard, rejoindre le Parc du Millénaire, et ensuite rejoindre les autres aménagements (EMGP, etc.). Avec l'arrivée du Tram' Y et du tram' des Maréchaux, le territoire est passé d'une constellation d'insularités isolées entre les réseaux à un seul ensemble hyper-desservi. Que ce soit à Aubervilliers ou à Marseille, participer à de telles mutations est véritablement très passionnant !

### **Alain MAUGARD :**

Vous venez d'ouvrir les portes de la ville sur le territoire qui l'entoure. Un débat qui, comme le débat précédent relatif aux mix-cités (excusez le néologisme), montre que vous êtes en permanence, dans chaque domaine de votre action, à la recherche de la bonne échelle de travail. Au risque de rappeler des banalités, j'insisterai d'ailleurs volontiers sur la vertu des économies d'échelle et sur l'efficacité du regroupement des moyens...

Ayant été autrefois en poste près de la place Stanislas, je suis heureux que les élus de l'axe Nancy-Metz aient osé dire que leurs communes ont davantage intérêt à travailler ensemble qu'à se concurrencer. D'ailleurs, d'autres grandes villes ont suivi la même démarche. Pendant longtemps, Rennes et Nantes ne se sont-elles pas disputées le leadership d'une Bretagne éventuellement un peu étendue ? Et puis les élus des deux villes se sont posés la même question : pourquoi avait-on construit des lignes de TGV séparées en direction de Paris, alors qu'il aurait été plus efficace de créer une liaison rapide et à fréquence élevée entre Rennes et Nantes ?

Ils travaillent actuellement sur le projet parce que la gestion des problèmes de la cité doit aujourd'hui s'appréhender à une échelle nouvelle. Les villes ont bien compris qu'elles vivent dans un cadre européen, et que certaines d'entre elles sont même en concurrence mondiale.

D'ailleurs, sans même voir si large et si loin, le champ d'action ou d'influence de la ville dépasse très souvent le territoire de la seule agglomération.

Dans le domaine culturel, nous avons tous à l'esprit la création du merveilleux centre Beaubourg de Metz, où il est aujourd'hui possible d'admirer des collections complémentaires à celle du Centre Georges Pompidou à Paris. Une initiative largement médiatisée et par laquelle Metz a acquis, dans le domaine de la culture, une vraie dimension nationale, voire internationale. Exemple à suivre, donc !

Dans un domaine totalement différent, Toulouse démontre que l'aménagement de la ville peut avoir une influence sur sa performance industrielle ou scientifique. L'école des sciences économiques de Toulouse est de renommée internationale. De même, si autant de Parisiens ont été heureux de la décentralisation d'Airbus Industries, de Météo France et le CNES à Toulouse (ce qui a fait connaître la "ville rose" au monde entier), c'est que la réputation de la cité n'était plus à faire en matière de qualité de vie. Monsieur le Maire aura donc tout intérêt à veiller au maintien de son patrimoine urbain, y compris des célèbres cafés de la place du Capitole !

A l'inverse, et encore dans un autre domaine, la réputation des vins de Chablis a amené de nombreux touristes dans la ville du même nom, ce qui a obligé les élus à faire des efforts pour rendre plus accueillante leur ville qui était auparavant extrêmement banale (pour ne pas dire pire). La "culture" du vin est aussi un atout efficace...

On le voit, chaque ville doit comprendre qu'elle doit penser et agir à une échelle de territoire qui dépasse largement ses seules limites géographiques. Elle doit faire connaître ses mutations, prouver son dynamisme, être fière d'elle-même. A l'extrême, de nombreuses villes n'investissent-elles pas dans un club de football pour le retentissement international que cela leur procure, et pour que leur nom occupe les médias en permanence ?

Cette question du rapport entre la ville et son territoire est en définitive aussi riche que complexe et ne peut être réduit en un "trop de commune et pas assez d'agglomération". J'imagine par exemple que, lorsque Jacques Salvator vient à se déplacer en Europe, il se déclare au moins aussi souvent parisien qu'il ne se dit albertvillarien. Puisque sa commune fait partie d'une des plus prestigieuses métropoles mondiales, comment pourrait-il se priver d'un pareil argument ?

## **EN CONCLUSION**

### **VILLES EN MOUVEMENT : LA CREATIVITE AU POUVOIR !**

#### **Jacques SALVATOR**

Nous créons constamment de nouveaux espaces, de la vie économique, de la démocratie, du lien social, etc. Et nous incitons nos concitoyens à créer leur nouvelle ville. Je crois que le mot de créativité est bien celui qui convient !

#### **Olivier CARRE**

Encore faut-il qu'il y ait un espace suffisant pour que cette créativité puisse s'exercer ! Et je ne veux pas ici faire allusion au foncier, mais à l'espace réglementaire ! Nous voyons trop souvent de belles idées étouffées dans l'œuf à cause d'une réglementation tatillonne ou même d'un manque de volonté politique des élus, comme dans l'exemple qui a été cité à propos de la création d'un réseau de chaleur à partir des *data centers*.

Notre pays est sans doute encore trop corseté par la réglementation et l'autocensure. Mais les esprits évoluent à tous niveaux, et j'appelle de mes vœux qu'ils soient de plus en plus ouverts à l'invention et à la créativité !

#### **François LECLERCQ**

Ce mot de créativité a, en fait, un contenu extrêmement large :

En amont, et pour rester dans le sujet qui a été le nôtre aujourd'hui, elle permet à chaque territoire de tenir compte de ses spécificités, et à trouver les solutions les moins normatives possibles, même si cela doit être un peu complexe à mettre en œuvre en termes de rapports entre élus et administration.

En aval, c'est à dire concernant les activités qui s'exercent dans la cité, je crois pouvoir dire qu'Aubervilliers continuera à être une des villes les plus créatives de France puisque, au delà de ce qu'elle a déjà réalisé en termes d'aménagement urbain, elle sera le haut lieu de la 3D, de l'imagerie numérique, etc. Oui, vraiment, Aubervilliers sera à mon sens une ville-phare de la créativité !