

## **Atelier 1**

# **La "ville compacte" est-elle une réponse pour une énergie mieux maîtrisée ?**

Marc WIEL, Agence d'Urbanisme de Brest

## **L'agencement des fonctions urbaines est-il malléable et déterminant dans la consommation énergétique ?**

### **Quand le lièvre devient tortue**

Provincial, mais comme certains provinciaux, souvent présent en région parisienne, je vois la résignation découragée de ceux qui en vivent les conditions de déplacements. Beaucoup sont convaincus qu'une grande métropole ne peut prétendre être fluide, économe et équitable. Ne croyant pas à cette fatalité, j'argumenterai ici une alternative. Il n'est pas tout à fait faux de dire que l'encombrement des réseaux routiers est en relation avec la démographie, la motorisation des ménages, la moindre efficacité des autres moyens de déplacement dès lors que les conditions d'usage de la voiture sont autant favorisées. Mais c'est très loin d'être l'essentiel. Le trafic supplémentaire provient principalement de l'allongement des trajets, qui lui-même résulte des transformations urbaines induites par les conditions de déplacements ! Vieux ou pas, le processus est circulaire. Tout s'éloigne de tout depuis qu'il est plus facile d'aller d'un point à l'autre. Pour avoir par exemple une maison individuelle plus adaptée à ses ressources, beaucoup sont prêts à s'éloigner d'autant plus loin de leur emploi. Cette transformation n'a pas que des aspects négatifs mais nous ne la maîtrisons pas assez bien pour les gommer.

Aucun bouleversement technologique ou urbain n'a modifié le temps moyen consacré aux déplacements. Il reste proportionné au temps consacré aux activités hors domicile, qui lui non plus n'a pas bougé. Cela résulte de ce que nous n'optimisons pas notre temps seul mais ce à quoi il nous sert. Le coût des déplacements a plusieurs composantes : le temps, l'argent et la dépense physique. Le rachat du temps par l'accès à une vitesse bon marché nous permet de gagner autre chose que du temps. En étirant nos déplacements nous gagnons soit de l'espace, soit de la productivité. Le couple formé par la mobilité et l'organisation de l'espace ne peut être dissocié. Ville et mobilité font système.

A chaque réduction du coût de la mobilité, la ville se disperse un peu plus sans rien perdre des avantages de la concentration nécessaire à son existence. La vitesse commande si bien tout, qu'en fait, c'est bien elle qui explique l'intensification des flux ! Nous avons cru satisfaire des besoins incompressibles, en fait nous stimulons leur étirement car, ne nous contentant de satisfaire le besoin d'accroissement de la capacité des voies, nous avons permis, en plus, aux flux d'être plus rapides. Forme et taille de la ville, mais aussi répétition d'un certain nombre d'équipements, dépendent de la vitesse des déplacements. Les équilibres urbains ne se construisent pas dans la confrontation entre offre et demande de déplacements, mais, en fonction de cette offre, au sein des autres marchés urbains : foncier, immobilier, de l'emploi et des services. De ce fait, nous manquons toujours d'infrastructures quand la vitesse s'élève. Rééquilibrer la compétition entre les modes de déplacements sera toujours un combat perdu d'avance s'il est isolé du reste de la gestion urbaine. Ceux qui décident de la vitesse des flux, sans mettre en œuvre de politique foncière publique, déterminent ainsi la densité de l'occupation du sol, même s'ils l'ignorent. A force de vouloir gagner du temps, nous suscitons donc surtout irrégularité, insécurité et des effets néfastes pour l'environnement. Si la vitesse est mieux contrôlée, par le jeu même des marchés urbains, tout redeviendra proche de tout, les flux retrouveront leur régularité et les autres moyens de déplacements leur efficacité relative. La nécessité d'investissements publics en matière foncière et immobilière demeurera, mais si l'habitat se rapproche de l'activité et que les plus gros établissements se re-fragmentent pour se proportionner à leur aire d'influence, alors, ces investissements publics deviendront enfin efficaces. Les marchés urbains prennent en effet d'eux-mêmes en compte la disponibilité en temps des individus. Plutôt que de craindre de revenir à la hache de pierre, il s'agirait surtout de ne plus tolérer la coupure entre la gestion de l'urbanisme et celle des déplacements. Que dirait-on d'un dédoublement de la médecine, l'une spécialisée dans les flux, l'autre dans les organes, qui ne se reconnaîtrait pas dépendre d'un savoir commun ?

Les deux principales conditions à la maîtrise conjugquée de ces deux champs sont, à mon avis, les suivantes:

- > la première est d'en finir avec la confusion des genres. Il faut certes écouter les économistes quand ils disent qu'efficacité économique n'a jamais rimé avec lenteur ; mais cela exige-t-il plus de vitesse pour quelconque déplacement? C'est dans cet entre-deux que le développement peut devenir durable. En pratique, cela signifie un plus net écart de performance entre les réseaux routiers urbain et interurbain. Ces deux réseaux seront tous les deux fluides si l'un, urbain car d'usage fréquent, est gratuit et l'autre, interurbain donc d'usage moins fréquent, est d'autant plus cher qu'il est rapide. La congestion actuelle n'est que le fruit de cette confusion du rôle des réseaux. Paradoxalement, nous avons trop de voies urbaines rapides et gratuites quand nous manquons parfois de voies intermédiaires à vitesse modérée. Or, nous savons bien que nous ne saurions jamais financer ce qu'implique en matière de déplacements, un fonctionnement de l'ensemble de l'agglomération parisienne aussi unifié que celui d'une agglomération moyenne de province. Assumons ce constat,
- > l'autre condition est que tout ceci nécessite une adhésion large. Nombre et démocratie ne s'accordent pas d'emblée mais historiquement, la ville fut le lieu de l'invention de leur conciliation. C'est bien la trop faible cohérence, à l'échelle régionale, entre la politique de déplacements et les autres politiques urbaines qui donne à la région parisienne la dimension paroxystique des contrastes de son urbanisme local. Concentration de la précarité sociale ici, emploi high-tech ailleurs sont à la fois des sous-produits de la mobilité «facilitée» mais aussi de l'incapacité des diverses parties de l'Île de France à s'organiser à la bonne échelle. Sa configuration institutionnelle n'y est pas indifférente. Le repli communal est encouragé par l'accroissement des contrastes sociaux et par l'habitude du recours permanent à l'état. Toutes les métropoles se produisent par la rencontre d'initiatives ascendantes de ses parties et descendantes des institutions qui les contiennent. La recomposition des territoires se fera moins en changeant les limites institutionnelles ou à coup de nouvelles règles fiscales que par la transformation des formes de collaboration entre les institutions existantes. C'est cette collaboration qui les rendra transformables.

Marc WIEL, Agence d'Urbanisme de Brest

Tel : 02 98 02 18 12

[wiel@peoplepc.fr](mailto:wiel@peoplepc.fr)

## **Atelier 1**

# **La "ville compacte" est-elle une réponse pour une énergie mieux maîtrisée ?**

Jean-Pierre DENYS, Communauté Urbaine de Lille Métropole

## **La densification urbaine et la mixité des fonctions urbaines : l'exemple de la Communauté Urbaine de Lille Métropole**

Pour mieux saisir les mécanismes du développement urbain, un rapide rappel historique semble incontournable.

Lorsque l'on parle de ville compacte, on pense immédiatement à la ville du Moyen Age ou à la cité de l'antiquité dont les maisons étaient densément enserrées dans les remparts afin de protéger les habitants des menaces extérieures. Les limites liées à l'accessibilité à pied, à cheval, ou en carrosse ont permis de contenir le développement urbain à celle d'un homme se déplaçant à pied.

L'évolution dans l'art de faire la guerre mais aussi l'engorgement chronique (déjà) des axes de circulation à l'intérieur de la ville ont fait exploser le corset urbain que constituaient les remparts qui, rappelons le, ne protégeaient à peine que 20 % de la population française essentiellement rurale à cette époque.

L'avènement du chemin de fer a été l'occasion à Lille comme dans toutes les grandes villes françaises ou métropoles européennes de développer une première mise en réseau des villes entre elles mais surtout de créer une péri-urbanisation autour des pôles d'échanges que constituent, encore aujourd'hui, les gares.

Il y a lieu d'analyser dès ce premier stade, le développement de services de proximité générés par l'attente des voyageurs entre deux correspondances (hôtels, cafés, brasseries, marchands de journaux, librairies) ou autour de la gestion du fret en rupture de charge (magasins généraux, entreprises de transport, marchés couverts, ateliers de transformation accessibles par de nouveaux réseaux de voies ferrées de transports de marchandises).

La 1<sup>ère</sup> vague d'une véritable péri-urbanisation et de développement des banlieues est liée à la construction de maisons ouvrières au XIX<sup>ème</sup> siècle et 1<sup>ère</sup> moitié du XX<sup>ème</sup> siècle autour des usines.

La dépendance liée à l'accessibilité à pied ou en vélo à son lieu de travail explique également l'apparition d'un mécanisme de ségrégation sociale dans le tissu urbain (et non plus verticalement dans chaque immeuble) et de développement d'une vie en autarcie autour d'un commerce de première nécessité, d'un potager derrière la maison et de l'église patronale.

A noter, la volonté des décideurs publics durant ce siècle et demi écoulé de développer une offre globale de transports en commun (tramway, trolley-bus) sur l'ensemble du territoire urbain dès que l'agglomération dépassait environ 3 km de rayon (3/4 d'heure) autour du centre ville.

La 2<sup>ème</sup> vague de péri-urbanisation a démarré en Europe dans les années 60 avec l'arrivée de l'automobile dans les classes moyennes. Il s'en est suivi un développement massif d'un nouvel habitat plus confortable avec cuisine séparée et salle de bains soit en logement collectif soit en plain-pied le long de nouvelles voies de circulation créées en périphérie en profitant de nouveaux espaces accessibles et peu onéreux. Les deux-roues telles que les mobylettes et les motos ont représenté à cette époque avec les vélos jusqu'à 30 % du parc des véhicules individuels.

Les usines insérées dans le tissu urbain ancien à la recherche d'extensions comme les nouveaux centres commerciaux ont également profité de la nouvelle opportunité offerte par la voiture individuelle pour tous, pour s'implanter en campagne péri-urbaine le long des voies les mieux accessibles.

Au-delà du rappel historique, un certain nombre de constats a été établi par les élus des grandes agglomérations notamment ceux de Lille – Roubaix – Tourcoing :

- > Disparition ou forte régression de la présence des classes supérieures ou moyennes dans les centre villes,
- > Apparition de friches industrielles ou urbaines dans les quartiers anciens,
- > Mobilité contrainte pour les habitants des centre villes pour faire face à la perte de compétitivité du commerce en zone urbaine face aux hypermarchés et autres galeries commerciales de la périphérie,
- > Existence de nuisances urbaines liées aux bruits, aux embouteillages, à la pollution atmosphérique et l'insécurité pour lesquelles l'usage de l'automobile représente une part prépondérante (de l'ordre de 82 % sur l'agglomération lilloise),
- > Une raréfaction de l'offre foncière liée à la volonté de protéger des espaces naturels et cultivés dans la proche périphérie mais aussi une très forte hausse du coût du foncier restant disponible pour l'implantation de l'habitat,
- > L'éclatement autour de multiples noyaux urbains et ruraux de plus en plus épars de zones d'habitat et d'activités économiques de petites tailles et situés à une distance temps voisine de \_ d'heure,
- > Une évaluation du coût des déplacements en termes de consommations énergétiques et d'émissions polluantes dues aux déplacements quotidiens a été réalisée en 1996 sur le territoire de Lille Métropole comme de quelques agglomérations avec l'INRETS et l'ADEME. Elle vise à analyser la relation entre urbanisme, mobilité des habitants et impacts énergétiques et environnementaux. Un suivi des investissements relatifs à la voirie et aux transports en commun permet de mesurer leur impact sur l'évolution des modes de déplacements. Ces études sont en cours d'actualisation et feront l'objet d'une communication à l'atelier n° 12.

### **Les bases d'un renouvellement urbain**

Le renouvellement urbain dans l'agglomération lilloise s'appuie sur plusieurs axes stratégiques :

- > Le développement de la qualité urbaine et le retour des classes moyennes dans Lille métropole intra-muros,
- > La démarche de renouvellement de la ville sur elle-même dans le cadre du GPU qui s'achève,
- > Le redéploiement commercial en hyper-centre avec la création du quartier d'affaires Euralille autour des gares et du Mac Arthur Glen au centre de Roubaix autour du pôle d'échanges métro-bus-tramways,
- > La desserte cadencée des hyper-centres de Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq par le métro ou les transports en commun en site propre.

La loi SRU (décembre 2000) et les schémas de cohérence territoriale en particulier permettent de dégager de nouvelles perspectives en précisant les conditions favorisant le développement de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports en commun et de nouvelles formes de mixité urbaine autour des pôles d'échanges.

### **Conclusion**

En décrivant quelques exemples de redéploiements urbains qui se sont déroulés ces dix dernières années sur les communes de Lille, de Roubaix et de Villeneuve d'Ascq et comme bientôt à Tourcoing également avec le GPV qui vient d'être signé, il est permis de constater que Lille Métropole a fait le choix de l'agglomération multipolaire et de la mise en réseau des villes de son agglomération.

Cette stratégie consensuelle semble correspondre à une optimisation dans la valorisation de son patrimoine foncier et des infrastructures existantes. La perspective d'un doublement d'ici 2015 des déplacements internes par l'utilisation des transports en commun permet d'espérer raisonnablement une poursuite du plafonnement de ses dépenses énergétiques initiées en 1995 tant par la démarche du partage de la rue inscrit dans les objectifs de son PDU signé en juin 2000 que dans la réduction de la dépendance à l'automobile.

Jean-Pierre DENYS, Communauté Urbaine de Lille Métropole  
Tel : 03 20 21 22 23  
jpdensys@cudl-lille.fr

**Atelier 1****La "ville compacte" est-elle une réponse pour une énergie mieux maîtrisée ?**

Bert Mc Clure, EDF

**Des utopies porteuses de renaissance des centres villes**

La prochaine décennie verra l'arrivée sur le marché des premiers véhicules vraiment non polluants (batteries haute performance, pile à combustible...) ; les technologies à énergie non-renouvelable s'amélioreront en efficacité et en niveau de pollution aussi. Sur un plus long terme, l'engagement des collectivités dans le développement durable deviendra progressivement une réalité et les acteurs du développement urbain seront appelés à améliorer la performance non pas simplement des transports mais de toute l'infrastructure urbaine - et ceci par rapport à la consommation d'énergie, à la réduction du niveau global des émissions de gaz à effet de serre, à la qualité de l'environnement urbain...

En même temps, nos concitoyens continueront leur recherche d'une meilleure qualité de vie quotidienne et nos élus garderont l'espoir d'attirer population et activités vers nos centres historiques. Mais le retour vers nos centres urbains ne s'opérera que si on peut y trouver des conditions de vie nettement améliorées par rapport à celles d'aujourd'hui : moins de bruit, moins de pollution, moins de congestion, plus d'espaces publics, plus de sécurité et l'assurance d'un niveau de mobilité imposé par les demandes des futures conditions de vie.

**Un challenge redoutable**

L'assurance d'une qualité de vie exceptionnelle par un développement devenu vraiment durable pose un problème complexe où sont mélangés des objectifs souvent d'ordre culturel et difficilement quantifiables, et des réponses techniques très diverses touchant l'énergie, l'environnement, l'organisation de la vie quotidienne et le fonctionnement de la cité.

Heureusement, ce problème est très largement reconnu en Europe ; ZEUS, ELCIDIS, CyberCar et tant d'autres programmes témoignent l'intérêt de la Commission européenne à financer des recherches importantes concernant des nombreux aspects de la qualité de la vie urbaine. Et nombreuses villes européennes annoncent déjà des expérimentations de grande envergure visant un développement urbain plus agréable, plus respectueux de l'environnement ; certaines villes nordiques allant jusqu'à désigner des vastes friches urbaines comme "quartiers durables expérimentaux" (Malmö, Stockholm...).

**Une réponse française à la mesure du défi**

Pour l'instant, la France est absente de cette mouvance. Cependant, les grands projets typiquement français tels "Euro-Méditerranée à Marseille", "Seine Rive-Gauche à Paris", "les terrains Renault à Boulogne-Billancourt"... pourraient offrir l'occasion de réfléchir sur l'évolution de la ville dans le contexte du développement durable, sur une plus grande disponibilité de nos citoyens à vivre la ville et ses espaces publics. Ces projets offrent des occasions rêvées d'explorer, par exemple, l'aménagement des espaces publics non pas hérités d'une ville antérieure mais adaptés à une utilisation future, en voie d'évolution.

Si la ville actuelle est jugée comme difficilement vivable par ceux qui la fuient pour la banlieue, comment faut-il faire pour que la ville vive de nouveau ? Le remède miracle tarde à émerger, mais chaque jour nous amène des avancées techniques dans des domaines spécifiques tels que la communication, l'éclairage, la modification du climat des espaces publics, l'atténuation des bruits, la sonorisation ponctuelle, ...

Malheureusement, la dispersion des expérimentations nous empêche de reconnaître la "ville de demain" quasiment à notre portée et l'émergence, ici et là, de nouvelles technologies vraiment innovatrices potentiellement intéressantes pour le bâtiment comme pour l'aménagement des espaces publics.

**Une solution possible** : la constitution au sein des grands projets urbains des "**quartiers témoins**" - sorte de laboratoire à l'échelle réelle servant comme support à une réflexion globale sur la ville de demain. Une première exploration de cette idée constituera l'armature de la présentation au colloque et des nombreux exemples de technologies nouvelles qui pourraient trouver leur application en site urbain seront montrés.

Des futures recherches pourraient concerner soit l'ensemble du site, soit une partie (projet important, équipement ...), soit un aspect spécifique (NTIC, éclairage, traitement des espaces extérieurs).  
Encourager les industriels du bâtiment, les équipementiers, etc. à imaginer les terrains en jeux comme un champ d'expérimentation des prototypes et produits innovateurs pour l'environnement urbain. Les domaines possibles de réflexion et d'expérimentation sont vastes et couvrent l'ensemble des préoccupations du développement durable.

Bert Mc Clure, EDF  
Tel : 01 56 65 24 19  
Bert.mc-clure@edf.fr