

**CENTRE-VILLE EN MOUVEMENT**  
**« 4<sup>èmes</sup> Assises Nationales du centre-ville »**

**NANCY, jeudi 22 octobre 2009**

**VILLE DENSE, VILLE DURABLE**

**11h00-13h00**

**Retour des habitants et densification de la ville : une solution écologique ?**

*Philippe VAN DE MAELE - Président de l'ADEME.*

**Philippe VAN DE MAELE** se dit ravi d'ouvrir les débats sur le thème de la ville, sujet qui lui est très cher. Tout d'abord il revient sur le Grenelle de l'environnement et les travaux conduits par Jean-Louis BORLOO, occasion de débattre sur de nombreux points. Il cite l'urbanisme, l'étalement urbain, le fonctionnement des villes mais aussi le concept de ville durable, aspect notamment confié à l'ADEME. D'après lui, ce Grenelle représente le choix d'un nouveau mode de développement et de fonctionnement. Sobre en ressources et en énergie, il permet de revenir sur de nouveaux axes tels que la réduction des gaz à effet de serre ou encore les polluants.

Il rappelle que cet enjeu est à la fois environnemental, économique, social et qu'il s'inscrit dans une dynamique de centre-ville. Sur le plan économique, il pense que la notion de compétitivité n'est plus seulement un critère lié aux entreprises, mais qu'il concerne aussi les territoires. Il reconnaît ne pas disposer de la réponse exacte au concept de ville durable et se contente d'en énoncer les enjeux. Tout d'abord, il considère comme essentiel le maintien de la proximité d'un certain nombre de services, tout en conservant la diversité des fonctions et de la mixité sociale. Puis, il évoque la difficulté de gestion des flux des produits et de la mobilité des gens. Enfin, il ne peut s'empêcher de parler de l'efficacité énergétique. Tous ces thèmes permettent en fait d'améliorer la qualité de vie des concitoyens.

S'agissant du sujet complexe de « ville dense », il fait part d'une anecdote sur l'interprétation du terme de « densité ». Il cite en exemple des entretiens avec certains Maires sur la restructuration de grands quartiers d'habitat social, leurs demandant pourquoi ils ne reconstruisaient pas de nouveaux bâtiments dans ces secteurs, ce à quoi ils répondaient que la zone était beaucoup trop dense. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, dit-il, ces quartiers ne sont pas si denses, et cela démontre bien la confusion entre densité et grande forme urbaine. Il pense d'ailleurs qu'il serait important de travailler aussi sur ce thème dont la réflexion ne demande qu'à progresser au-delà même de la simple notion de rentabilité de transport public.

Sur les aspects généraux de l'ADEME, il cite trois points essentiels. Le premier concerne les dépenses d'énergie et l'importance de l'émission de CO<sub>2</sub> dans le bâtiment et les transports, postes tous deux responsables de la majeure partie des rejets de gaz à effet de serre en France. Deuxième point, la limitation de l'extension urbaine dont l'objectif porte sur la protection de terres agricoles et la conservation des ressources naturelles. Enfin troisième enjeu, les notions de diversité et de mixité sociale, présents dans les centres-villes.

D'après lui, tous ces enjeux illustrent bien le concept de ville durable, dans lequel l'idée de ville dense trouve toute sa place et il affirme qu'il faut quitter le modèle urbain dessiné il y a cinquante ans autour de la voiture.

Autre aspect dans lequel l'ADEME intervient s'agissant de la reconquête de friches urbaines ou industrielles non loin des centres-villes, souvent délaissées en raison du coût élevé des travaux de dépollution.

Outre la participation à la mission sur la réflexion de la ville durable, l'ADEME travaille aussi sur la recherche, l'action et l'accompagnement des élus. Concernant la recherche, **Philippe VAN DE MAELE** précise que beaucoup de travaux et de réflexions ont été menés avec l'ensemble des institutions depuis 1992, particulièrement sur l'organisation de la livraison de marchandises en ville et de son dernier kilomètre. Il qualifie cette notion de « performance de l'organisation urbaine » et pense qu'il faut poursuivre cette analyse multicritère sera source de richesse pour les communes.

Concernant l'accompagnement des élus, l'ADEME est très présente sur le terrain auprès des Maires et des Présidents d'agglomération, puisque c'est avec eux, dit-il, que se dessinent les centres-villes de demain et garde à l'esprit l'objectif fixé en 2005 du « facteur 4 ». A ce titre, il avoue avoir été frappé par le changement de sémantique des gouvernements internationaux, passant progressivement de la lutte contre l'effet de serre à la limitation de l'augmentation de la température. Autrement dit, cela se traduit par le passage d'un aspect quantifiable, dont l'objectif était de réduire par quatre les émissions de gaz à effet de serre, à la limitation à deux degrés de la hausse de la température. De ce fait, il pense que certains pays ont pu accepter l'idée d'aller vers un changement climatique prononcé auquel il va falloir s'adapter. Il pense d'ailleurs qu'une réflexion doit être menée sur l'adaptation de ces changements dans les centres-villes en particulier s'agissant de la montée des eaux.

Au-delà de ces conseils auprès du gouvernement pour les années à venir quant à l'approche de la vision plus globale de dimension et de densité de la ville, l'ADEME a développé un outil appelé « bilan carbone territorial ». Il dit aussi bénéficier d'un fonds permettant la dépollution de friches urbaines, action qu'il compte bien poursuivre auprès du Conseil d'administration et de l'Etat dans le cadre du plan de relance. Rappelant l'importance des enjeux sur la densité, concept souvent incompris, il se réjouit de la création du réseau national des villes durables et de l'innovation et reste convaincu que pour mener à bien toutes ces actions, elles devront être réalisées sur le terrain.

## **Une politique globale et cohérente qui intègre le développement durable.**

### **La densification : quel atout pour la dynamique du cœur de ville ?**

***Bernadette LACLAIS** - Maire de Chambéry, Vice-présidente de la région Rhône-Alpes.*

***Vincent FOUCHIER** - Directeur Général adjoint à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France.*

***Claudine GUIDAT** - Adjointe au Maire de Nancy, Conseillère communautaire.*

***Catherine PILON** - Adjointe au Maire de Montreuil.*

***Hubert PEIGNÉ** - Coordinateur interministériel pour le développement de l'Usage du Vélo.*

***Thomas SCHECK** - Directeur Général Profile, Ingénieur architecte Ecole Polytechnique de Delft (Pays-Bas).*

***François GRETHER** - Architecte urbaniste.*

***Louis HENRY** - Responsable d'opération à la Caisse des Dépôts et Consignations.*

**Vincent FOUCHIER** introduit cette table ronde, et préfère parler de son expérience en Ile-de-France à travers quelques exemples pour illustrer les réflexions sur les sujets de densité et de lien avec les Centres-villes. Tout d'abord, il insiste sur la notion de système, car il reste persuadé que le problème des centres-villes ne pourra se résoudre sans traiter de manière plus globale celui des agglomérations ou des métropoles. Il est clair pour lui que la limitation de la consommation des espaces n'est pas qu'une simple théorie mais qu'elle représente un véritable sujet. Il rappelle qu'il faut être prudent, et qu'il faut savoir consommer avec modération. L'important, dit-il, est de se demander, à chaque fois, si le tissu urbain existant est suffisamment valorisé avant de l'étendre. Il cite en exemple l'augmentation de la tâche urbaine en Ile-de-France depuis les années 1800, et reconnaît qu'il est difficile d'opérer une mutation à partir d'une ville existante. Cependant, il affirme qu'il sera nécessaire de le faire.

Graphique à l'appui, il démontre que la population, l'emploi, les commerces et les services s'étaient de plus en plus en dehors des villes, mais constate néanmoins un début de retour vers les centres. Revenant sur la notion de « forte densité », il rappelle que les familles avec enfants désertent les centres-villes pour les axes périphériques car les types de logements, de services, d'équipements et d'espaces publics sont plus adaptés. Une des réponses à cet étalement se trouve en partie dans l'action publique menée dans les centres-villes. Il projette ainsi dans les cinquante prochaines années, qu'une grande partie des foyers sera constituée de familles monoparentales ou de personnes seules. Aussi, il affirme que le véritable défi concernant l'offre urbaine de demain n'est plus la gestion de la population issue du baby-boom, mais qu'il concerne désormais celle du papy-boom.

Comparant à l'aide d'une courbe la densité et la consommation d'énergie pour les déplacements, **Vincent FOUCHIER** explique que les villes les plus denses ne sont pas forcément celles qui

consomment le plus et émettent le plus de polluants. Paradoxalement, ce sont dans ces endroits où l'on souffre le plus de la concentration de gaz à effet de serre vu le nombre d'habitants au kilomètre carré.

Autre élément s'agissant du détachement à l'égard de l'automobile : il faut passer, dit-il, d'un modèle extensif associé à la voiture, à un modèle intensif de la ville dirigé vers les transports en commun, la circulation de vélos ou encore l'aménagement des zones piétonnes. En effet, il constate que les secteurs les plus denses permettent de se libérer de la voiture, contrairement aux zones périphériques où il est difficile de s'en passer. Il reconnaît la difficulté de trouver une offre alternative de transports en commun dans ces secteurs où l'automobile est reine. A ce sujet, il est évident pour lui que le modèle urbain jouera un rôle important sur les enjeux du développement durable.

Revenant sur la mauvaise image de la densification liée à celle des grands ensembles, il réaffirme que ce n'est pas forcément dans ces endroits que la densité est la plus forte. Il explique qu'il est possible de réaliser toute forme urbaine avec les mêmes niveaux de densité qu'il s'agisse d'immeubles industriels ou de logements sociaux.

**Vincent FOUCHIER** affirme que le concept de ville durable ne se limite pas à l'addition de quartiers durables, mais que la conception des centres-villes doit être gérée dans son ensemble avec les territoires. Selon lui, la mutation d'une ville ordinaire n'est pas une simple question de compacité ou de densité, mais elle doit aussi prendre en compte la fonction de centralité. Perdue il y a près de vingt ans, cette notion n'a plus le monopole des centres-villes puisqu'on la retrouve aujourd'hui dans les centres commerciaux situés en périphérie et qu'il va dorénavant falloir composer avec ces critères.

Il conclut son intervention en disant que toutes ces transformations ne pourront être valables sans une bonne compréhension et une participation de la population. Aussi, il appelle à faire preuve de pédagogie. Le débat public portant ses fruits, il parie sur une stratégie « gagnant-gagnant » pour que les habitants qui subiront cette densification puissent gagner en qualité de vie. Enfin, il pense qu'elle ne pourra se faire sans un véritable projet d'ensemble au sens large.

*Revenant sur le thème de la densification, **Pierre CREUZET** note qu'il est aussi question d'éco-quartier, et cédant la parole à **Thomas SCHECK**, il lui demande si les deux sont compatibles.*

**Thomas SCHECK** pense que la densité représente à la fois un indicateur et un outil opérationnel. Cependant, dans le contexte de centre-ville, où par définition l'équilibre est une notion complexe, il y ajoute le critère de spécificité. Affirmant qu'il ne faut pas confondre diversité et mixité sociale, il rappelle que la mixité générationnelle joue aussi un rôle dans l'évolution des quartiers. Il s'interroge sur le réel besoin à ne développer que des solutions spécifiques et pense que le problème des éco-quartiers ne pourra trouver de réponses sans un véritable cahier des charges.

Pour illustrer le concept de renouvellement urbain durable, il s'appuie sur l'expérience concrète menée dans la ville d'Amsterdam, qui depuis 1998, profite d'un retour sur investissement. Il cite en

exemple la reconquête d'une ancienne friche industrielle de la régie municipale, gérante de l'eau potable, située dans un quartier excentré du centre-ville. Autrefois de mauvaise réputation, cet ancien territoire était composé essentiellement de squats et comptait une forte densité de plus d'une centaine de logements à l'hectare.

Pour mener à bien ce projet initié par les habitants en 1989, cette proposition de transformation en habitat est passée par plusieurs étapes successives. Premièrement, la validation par la ville, et l'acceptation d'un programme créé par les habitants et par le conseil d'arrondissement. Deuxièmement, la prise de contact avec les associations de logement pour le montage et la nomination d'un chef de projet municipal. Enfin, la mise en place de groupes de travail constitués des habitants eux-mêmes, d'associations et de la municipalité. Au passage, **Thomas SCHECK** insiste bien sur la présence et la participation de ces futurs habitants à ce type d'action, véritable « ingrédient » notamment en phase d'exploitation, et constate que cette solidarité n'a lieu qu'aux Pays-Bas.

La ville a ensuite réalisé un appel à candidatures dont la seule contrainte résidait dans le fait d'habiter le quartier depuis dix ans. Puis il y eut le choix des architectes et la formation de sept groupes de projet comportant les futurs habitants, qui ont bénéficié d'une formation dans les domaines de la réglementation et de la lecture des plans, en faisant ainsi de véritables partenaires pour les équipes de conception.

S'agissant de mixité sociale et de qualité de vie, la réhabilitation de cette zone en est la parfaite illustration puisque sur les 625 logements, la majorité d'entre eux sont en locatifs libres ou bénéficient d'allocations subventionnées. Une des grandes réussites des concepteurs réside dans le fait de ne faire aucune différence entre ces deux types de logements vus de l'extérieur.

Toujours dans le souci d'une meilleure accessibilité, on note à l'intérieur la présence de huit logements pour personnes à mobilité réduite et la présence d'une résidence pour les personnes âgées. Vu d'ensemble, ce bâtiment s'intègre complètement dans un environnement sans voitures comportant des structures historiques des années vingt, tout en restant en continuité avec les rues existantes. De plus, il bénéficie d'une protection contre les vents dominants et les nuisances sonores. Enfin, cet îlot de verdure comporte de multiples espaces verts intégrant même des jardins privés.

Revenant sur la notion d'éco-quartier et de densification, **Catherine PILON** précise que sur ce dernier point, elle ne rencontre aucun problème dans sa ville de Montreuil. Elle pense que le terme de densification est un sujet de responsabilité. Elle constate que les Parisiens quittent leur centre-ville en raison de loyers élevés, pour venir sur des communes limitrophes, telles que la sienne, chassant ainsi des populations migrant beaucoup plus loin. En ces termes, elle pense que le seul remède au problème de la densification réside dans le maintien des populations populaires dans les centres. S'agissant de la notion d'éco-quartier, elle considère qu'il faut tenir compte de l'intégration dans des quartiers existants d'une opportunité foncière non construite, pour les faire avancer vers plus de durabilité. Elle indique d'ailleurs la présence d'une zone de 160 ha au Nord de sa ville, futur projet de renouvellement urbain.

**Catherine PILON** pense qu'aujourd'hui, les villes n'ont plus vocation à ne disposer que d'un seul centre mais au contraire d'être multipolaire.

Parlant de Montreuil, elle en indique les prochaines mutations. Tout d'abord, elle présente le centre-ville historique comportant le « trou des halles », présent depuis douze ans, qui donnera prochainement naissance à un projet comprenant un centre commercial, des logements ainsi que des équipements culturels et publics. S'agissant du futur « éco-quartier », elle rappelle que la zone actuelle contient un important patrimoine horticole appelé « les murs à pêche », en référence à la production des pêches du roi. Ce terrain dégradé comportant de nombreuses parcelles, notamment utilisées pour des activités associatives et culturelles, doit aujourd'hui faire l'objet d'une revalorisation. Elle explique notamment qu'une surface sera consacrée à la production agricole, à la recherche végétale et qu'il intéresse aussi le conservatoire national de la biodiversité.

Traversé par de nouvelles stations de tramway et accueillant le prolongement du métro, il intégrera de nouvelles polarités urbaines. Là aussi, ce site comportera des activités économiques, des espaces publics, des équipements et de nombreux logements permettant ainsi l'intégration de 6 000 à 8 000 nouveaux habitants. Elle informe également de la transformation d'une autoroute non terminée, à ce jour inutile et cause d'une véritable fracture au sein de sa ville, dont le principal enjeu est de récupérer le foncier environnant pour en faire une avenue paysagère comportant un tramway.

L'ambition de ce nouveau quartier est d'en faire un secteur mixte et compact tant en termes de fonctions urbaines que d'habitat. Il comportera près de 40 % de logements sociaux, des espaces publics et économiques, et sera source de création d'emplois. Enfin, ce projet à vocation écologique bénéficiera d'une recherche d'efficacité énergétique sur l'ensemble des constructions.

**Pierre CREUZET** interpelle **Louis HENRY**. Il l'interroge sur le nombre d'éco-quartiers présents à ce jour et lui demande d'en expliquer le fonctionnement.

**Louis HENRY** indique qu'il y a actuellement près de 200 projets en réponse au concours lancé par l'Etat. Sur ces projets, trois existent véritablement. Il cite une réalisation à Châlons-sur-Saône comportant 40 logements dont 20 ont été transformés en habitat social. Une deuxième dans la ville de Grenoble, véritable performance d'un point de vue énergétique, ainsi qu'un éco-quartier, à ce jour en cours de repérage, sur le Parc de Bercy. A ce titre, il informe que la Caisse des dépôts a mis au point un outil permettant de juger de la faisabilité d'un projet. Citant en exemple le quartier de Bercy, il explique le système de bornes conçu pour la réalisation du Ministère des Finances. Même chose pour le Centre National de l'Agriculture dont l'échec a permis au projet de passer par des phases transitoires. Quant au POPB, il représente à lui seul une véritable source d'attraction. Décrivant les grands jardins de ce parc, **Louis HENRY** explique que cet éco-quartier ne profite pas aux usagers mais qu'il représente l'imaginaire de tous les habitants. Il compare d'ailleurs cette problématique à celle du Centre-Ville en Mouvement, où il est possible d'avoir un centre très dense à condition que l'on puisse intégrer mentalement une partie d'espace libre que chacun puisse s'approprier. Il justifie cette idée à l'image du projet de Montreuil sur la conservation d'un espace ouvert à tous dans la zone du « mur à pêche ».

Revenant sur la conception de cet outil, **Louis HENRY** indique qu'il est constitué de cinq points, et comporte une trentaine de référentiels en France, même si à ce jour, il n'en reconnaît que trois. La production de ces référentiels, dit-il, permet l'apprentissage du travail en commun avec ceux qui, parfois, n'ont pas forcément les mêmes convictions. Le premier point concerne l'idée d'un portage politique de long terme, notion qui, selon lui, doit être partagée par les habitants et les riverains. Le deuxième fait état des caractéristiques du site, en identifiant les handicaps. Il explique que le démarrage d'un projet issu d'un plan en parfaite extension urbaine constitue un point faible pour un projet d'éco-quartier. En revanche, la présence d'un handicap, comme par exemple une autoroute, représente un point fort, car il sera ainsi possible d'inverser cette image. Troisièmement, la notion de marché potentiel. Cependant, rebaptiser un projet éco-quartier évince selon lui la question de « marché ». En ces termes, il précise que l'absence d'emplois ou de transports dans un tel secteur ne constitue en rien un frein à l'arrivée de nouvelles populations. Il reconnaît qu'il est difficile d'expliquer à une ville moyenne le choix proposé à de futurs habitants de préférer habiter un logement de trois pièces dans un éco-quartier en logement collectif, à celui d'une maison individuelle de cinq pièces avec jardin, située à deux kilomètres pour le même prix. Il explique qu'il faut une grosse densité d'aménités pour attirer les habitants, celle-ci ne relevant pas uniquement du socle bâti mais de la densité des équipements et des commerces, ces derniers faisant d'ailleurs l'objet d'investissements de la Caisse des dépôts. Quatrième point, la faisabilité du programme où il ne faut pas confondre rêve et réalité tant en termes de réalisation que de coût. Enfin, cinquième point, concernant les axes de développement et les scénarios d'adaptation. Il cite en exemple l'American Center de Bercy qui, suite à une faillite, fut l'opportunité de créer la Cinémathèque française, et souligne à ce titre que certains échecs aident aussi la constitution d'éco-quartiers. Pour conclure, il indique l'existence d'un système de notation, permettant une évaluation de chaque point par l'ensemble des partenaires, et rappelle que grâce à cela, tous les projets d'éco-quartier ont été validés rapidement.

**Vincent FOUCHIER** réaffirme la difficulté à traiter du sujet des éco-quartiers s'il n'est pas réfléchi à grande échelle. Il pense que la question de la « greffe » et de sa densité reste fondamentale, car selon lui il n'y a rien de pire qu'une densité hors contexte. Il privilégie la notion de « valorisation des espaces » et considère que la densité doit être la résultante d'une envie de construire et non pas un objectif.

Sortant du contexte d'éco-quartier, il juge nécessaire d'utiliser tous les gisements disponibles, véritables réponses aux enjeux de demain. Il pense que la mutation des villes ne doit pas se réduire à la seule réalisation de projets isolés et affirme qu'il faut imaginer une nouvelle stratégie basée essentiellement sur la valorisation de la ville elle-même afin qu'elle se densifie toute seule. Prférant intensifier plutôt que densifier, il cite le modèle anglais qui encourage par exemple les familles de grande taille, habitant des maisons individuelles, à partager leur logement. Il reste persuadé qu'il faut regarder la ville autrement et qu'à ce titre, la vision politique reste indispensable.

**François GREThER**, quant à lui, s'interroge sur l'angoisse collective de nos villes actuelles et futures, et pense qu'elles ont besoin de projets significatifs. Prenant l'exemple de Nancy, il comprend le terme d'extension de centre-ville par le processus de récupération, de zones industrielles, d'anciens faubourgs ou de friches abandonnées accroissant ainsi le phénomène de densification. En d'autres termes, cela se traduit par la transformation d'une première couche d'urbanisation en de nouvelles strates créant ainsi un modèle de ville sans fin. Constatant lui aussi que le terme de densification

reste mal perçu par l'opinion publique, il se réjouit de voir progressivement un changement des mentalités. L'important dit-il est d'identifier le type de densité, car il peut s'agir de population, de logements à l'hectare ou encore de coefficient d'occupation des sols.

Convaincu qu'on ne reviendra jamais à un profil de ville minérale, il pense néanmoins que le rapport aux éléments de la nature tels que l'eau, les espaces verts ou même encore le ciel constituent l'une des réponses à la demande sociale. Dans le passé, nos modes de repérages étaient beaucoup plus simples car d'un côté il y avait la ville dans ses limites et de l'autre l'environnement agricole. Les deux s'étant peu à peu mutualisés, il illustre sa pensée par une phrase de Cerdà, qui, bien avant 1860, disait « urbaniser la campagne et ruraliser la ville », renforçant ainsi l'idée de dimension en rapport au naturel. La seule différence, dit-il, résulte dans la notion de densité qui peut rassembler à la fois des conditions environnementales et des moyens de transports adaptés tout en évoluant dans une organisation flexible à vocation durable. Il pense que la vision de fin de ville n'appartient qu'aux opérations immobilières, dont l'intérêt est de tirer les bénéfices au plus vite, idée contraire au concept de la civilisation. En ces termes, il considère que les projets doivent rester ouverts dans leur conception et affirme qu'en France, les métiers de la production du bâti fonctionnent avec des modèles sclérosés et restent très cloisonnés. Revenant sur le fait qu'un projet ne se limite pas uniquement à un simple processus de production architectural, il reconnaît le manque de flexibilité dans l'industrie du bâtiment. Il cite en exemple la structure des bâtiments du quartier du Marais à Paris, qui, autrefois aristocratique, puis populaire et industriel, pour redevenir aujourd'hui très embourgeoisé, a su évoluer pour accueillir ces changements sociaux et économiques.

*Evoquant l'évolution de nos modes de déplacement, **Pierre CREUZET** demande à **Hubert PEIGNÉ** de qualifier le terme de mobilité à l'intérieur des villes denses.*

Pour **Hubert PEIGNÉ**, la mobilité représente l'un des trois fondamentaux de base d'une ville au même titre que le logement et l'activité économique. Même s'il trouve cette définition simpliste, il n'en demeure pas moins que ces critères font partie de notre quotidien. Il pense que l'un des devoirs des pouvoirs publics est d'assurer une mobilité pour tous. Celle-ci, dit-il, doit avant tout être fonctionnelle et il revient sur le cas des Pays-Bas, où par exemple, l'accès à l'emploi dans des zones excentrées ne nécessite pas forcément l'utilisation d'un véhicule.

Parlant de la mobilité au sens large, il s'accorde à dire que les mentalités évoluent mais progressent avec lenteur sur le terrain. En ces termes, il s'indigne de voir encore la création de zones d'activités à haute qualité environnementale complètement inaccessibles autrement qu'en voiture. Concernant l'avenir du centre-ville, **Hubert PEIGNÉ** pense qu'il dépend avant tout de la maîtrise des actions menées en périphérie et parle de reconquête du périurbain pour rendre accessible la mobilité à tous.

Chargé d'assurer le développement du vélo en France, il pense que cet outil reste encore très loin de rendre tous les services qu'il peut. Cependant, il se réjouit de la réussite des opérations « vélove » à Lyon, puis « vélib' » à Paris, signes d'une prise de conscience et d'une attente très forte, et dont le concept se décline aujourd'hui dans de plus en plus d'agglomérations. De plus, il précise que ces actions mènent progressivement à un changement de nos mentalités et de nos comportements

s'agissant notamment de la réduction de la vitesse en ville. Néanmoins, cette solution ne doit pas être l'unique réponse à ce type de transport, car les possibilités d'exploitation restent encore nombreuses.

*Revenant sur la reconquête des centres-villes, **Pierre CREUZET** interroge **Bernadette LACLAIS** sur la politique de retour des habitants menée à Chambéry.*

Tout d'abord, elle indique avoir beaucoup travaillé sur la remise en marché des logements vacants, souvent gardés par les propriétaires, qui, pour cause de vétusté, ne les remettent pas systématiquement en location. En près de dix ans, elle signale que 300 d'entre eux ont ainsi fait l'objet de rénovations, dues en partie, à des aides de la collectivité. Elle cite aussi deux autres initiatives s'agissant de l'aménagement des combles historiques et de leur exploitation ainsi que des travaux de surélévation entrepris pour l'habitat collectif. Enfin **Bernadette LACLAIS** insiste sur le travail réalisé dans les espaces libres, comme par exemple celui d'un espace militaire racheté il y a vingt ans par la collectivité, qui accueille aujourd'hui près de 700 logements.

Sur les projets en cours, elle indique être actuellement en discussion avec l'usine Vetrotex sur le rachat de 6 ha dans la perspective de réalisation d'un éco-quartier. Rappelant que la gestion d'une ville dans son ensemble n'est pas un exercice facile, elle précise qu'une agglomération sans voitures ne doit pas constituer un objectif ultime. Elle reconnaît que ce mode de déplacement doit muter vers d'autres solutions mais qu'il reste cependant un moyen d'accessibilité utile pour certains et notamment les personnes isolées. Adhérant au fait que la ville est un corps en perpétuel mouvement, elle affirme que sur le terrain les mentalités évoluent avec lenteur même si la majorité approuve les notions de développement durable ou d'environnement. En ces termes, elle exprime les fortes contradictions exprimées au sein d'une société désireuse d'opérer ces changements sans forcément se supporter les uns les autres. Aussi, elle rappelle l'importance du rôle des élus s'agissant de concilier à la fois une vision de développement à long terme tout en répondant aux attentes quotidiennes des concitoyens. Tout cela demande du temps et elle appelle ainsi à une mobilisation de tous les acteurs pour une meilleure réussite sur ces évolutions. Enfin s'agissant du vélo, elle déplore le nombre encore trop élevé des accidents sur Chambéry et affirme que l'intégration de ce mode de transport relève aussi de l'apprentissage.

Pour clôturer cette table ronde, l'animateur laisse une minute à chaque participant pour conclure ce chapitre.

Revenant sur les notions de mutabilité et de polyvalence, **Catherine PILON** pense que la réponse à la densification ne doit pas être la construction de plus de logements mais qu'il s'agit de faire un meilleur usage de l'existant. S'agissant de la mobilité, et plus particulièrement du vélo, la ville de Montreuil bénéficie de l'extension du « vélib' », qui, pour des problèmes de relief, dus notamment à la présence d'une côte, ne peut s'étendre sur toute la ville et décourage ainsi une partie de la population. Afin de permettre à tous d'utiliser ce mode de transport, la Mairie a créé un système de location de vélos électriques dont l'objectif est aussi de prioriser les demandeurs d'emploi, puisque les habitants mal desservis ont plus de difficulté à trouver du travail du fait de leur faible mobilité. Enfin, elle approuve les propos de **Bernadette LACLAIS** sur la sécurité routière et signale la présence d'une association de défense du vélo à Montreuil qui a développé son apprentissage.

**Thomas SCHECK** pense qu'il faut être prudent sur le développement des centres-villes et que la notion de concepts intégrés doit prendre en compte la spécificité de chaque quartier afin de trouver le juste équilibre.

A défaut d'avoir une unité, **Louis HENRY** pense, quant à lui, qu'il manque un mode de représentation de densité de vie permettant de mesurer l'aménité présentée dans chaque quartier.

**François GRETHÉ** rappelle l'importance de l'enjeu économique entre le centre et les périphéries. Il appelle à une lutte contre le gaspillage du territoire et considère que chaque mètre carré doit être apprécié à sa juste valeur. L'important dit-il étant d'exploiter au mieux chaque espace disponible.

**Hubert PEIGNÉ**, lui, réaffirme l'importance de la mobilité pour tous sans voitures, même si, comme l'a indiqué **Bernadette LACLAIS**, cela dépend aussi de la taille de la ville. Reconnaisant que nombre de cyclistes ne respectent pas le code de la route, il précise que cette loi de respect mutuel symbolise avant tout un code de « vivre ensemble ». Enfin, il pense qu'il y aurait beaucoup à apprendre sur le potentiel de l'alliance entre le vélo et les transports collectifs.

S'accordant à dire que toutes les démarches de changement sont en cours, **Vincent FOUCHIER** invite à une mobilisation de tous pour réussir les futurs enjeux de mutations de nos villes. Il rappelle qu'il est essentiel de créer de la proximité et affirme que la ville doit s'adapter aux nouveaux modes de déplacement pour la civiliser davantage.

Affirmant l'intérêt d'accueillir une telle manifestation dans une ville en plein renouvellement, **Claudine GUIDAT** retient trois points essentiels sur les propos de cette table ronde. Tout d'abord, elle pense qu'il est urgent de ne pas sombrer dans des formes de pensées dominantes pour mener à bien les enjeux de demain. Elle alerte sur le risque de ne pas rentrer dans ce qu'elle appelle la compétition des éco-solutions, autrement dit que tous les facteurs que sont la construction de logements, le développement des transports dans toutes ses formes, l'environnement ou encore l'écologie soient utilisés à bon escient et dans l'intérêt de tous. Puis, elle rappelle qu'une ville doit être vivante à l'image d'un être humain tout en développant un esprit d'ouverture tourné vers les nouvelles idées et le monde extérieur. Enfin, revenant sur la densification, elle considère que les centres-villes représentent une nouvelle façon de penser la densité de vie. S'agissant de la responsabilité des élus, elle pense qu'il est nécessaire de créer les conditions permettant à tous d'apprendre en même temps, y compris avec les citoyens, tout en acceptant de changer sa posture d'élus afin que le monde puisse lui aussi changer.

En clôture de ces travaux, **Denis BADRÉ** rappelle les notions de simplicité et de convivialité au sein de ces assises. En résumé de ces débats, il retient l'expression d'une ambition forte décrite par tous les participants tout en restant dans le concret. Cependant, il n'exclut pas le fait qu'il faille parfois être un peu institutionnel et solennel. A ce titre, il revient sur le lancement d'un réseau des villes durables et de l'innovation, symbole du vivre ensemble, et d'une façon emblématique, souhaite remettre un certificat de membre d'honneur à tous ceux qui y ont contribué.