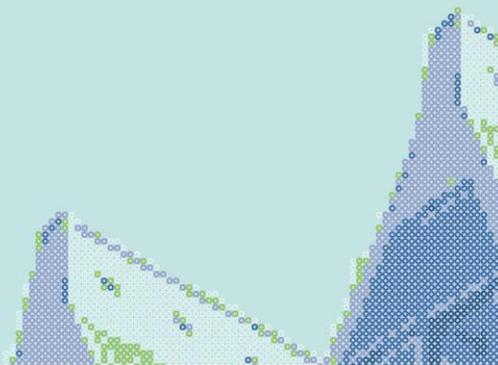


6<sup>e</sup> ASSISES  
NATIONALES DU  
CENTRE-VILLE  
12 & 13 octobre 2011  
DUNKERQUE  
→ FAIRE LA VILLE  
SUR LA VILLE,  
UN NOUVEAU SOUFFLE  
POUR LE CENTRE-VILLE



## Séance plénière de 11h00 à 12h30

### Les friches urbaines : une opportunité pour renforcer les centres-villes de demain

*Participent à cette table ronde :*

*Jacques BIGOT, Maire d'Illkirch-Graffenstaden, Président de la CU de Strasbourg ;  
Bernadette LACLAIS, Maire de Chambéry, Première Vice-présidente de la région Rhône-Alpes ;  
Jean GRENET, Député-maire de Bayonne, Président de la CA Côte basque-Adour.*

**Jacques BIGOT** évoque la rénovation récente du centre-ville d'Illkirch-Graffenstaden. En 1850, Illkirch-Graffenstaden naît suite à la construction d'une usine au bord d'une rivière à proximité de Strasbourg. Cette usine de fabrication de locomotives et de machines-outils, qui a compté jusqu'à 4 000 ouvriers, a nourri la ville pendant des décennies, jusque dans les années 60. Elle occupait alors le cœur et le centre de la ville.

Les usines parties, Jacques BIGOT a mis au point un projet de rénovation urbaine s'appuyant sur les friches industrielles, tout en conservant des activités industrielles. Peu à peu, les habitants ont pu retrouver un accès à la rivière. Jacques BIGOT met en évidence des différences importantes avec le projet dunkerquois, avec en tout premier lieu le fait que la ville d'Illkirch-Graffenstaden ne joue pas un rôle de centre pour l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise. Par ailleurs, il n'était pas simple de faire renaître un centre dans une ville de 27 000 habitants, troisième commune de l'agglomération, étirée en longueur et construite le long d'une route nationale.

Jacques BIGOT explique que la ville ne possédait autrefois d'autre âme que son usine. Dès lors, elle n'avait pas d'habitants mais uniquement des ouvriers. Pour recréer un sentiment d'attachement, il a fallu donner aux habitants la possibilité de se promener le long de la rivière, de recréer une activité commerciale, de préserver les activités administratives (tribunal, impôts...) et une activité culturelle. C'est ainsi qu'est né en 1995 un centre culturel et en 2005 une médiathèque de 1 000 mètres carrés. Par ailleurs, il fallait développer également un esprit festif, avant même la reconversion des bâtiments de l'usine. Celle-ci s'est traduite par la construction d'un centre commercial dans l'un des bâtiments, avec un parking à l'étage, malgré les demandes de grandes enseignes qui souhaitaient s'implanter. Sur un autre bâtiment, c'est la façade qui a été conservée, tandis que des immeubles neufs ont été bâtis.

Dans une ville où l'habitat individuel prédominait, il n'était pas simple d'accepter une densification. Ce n'est que progressivement que les habitants se sont appropriés le centre-ville. Jacques BIGOT explique qu'il a fallu gérer pendant une quinzaine d'années les angoisses et les contestations en créant du rêve.

Au niveau de l'agglomération, la Communauté urbaine est impliquée dans la rénovation de friches industrielles sur le port de Strasbourg. Strasbourg fut construite autour de l'Ill et la ville moyenâgeuse s'abrite derrière des fortifications. La Neustadt voit le jour en 1870, alors que la ville passe sous domination allemande. Une université impériale et un théâtre sont alors construits. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle naît l'idée d'une zone non constructible tout autour de la ville. Ce n'est que récemment qu'est l'idée de construire une nouvelle ville autour du port, en prolongement du centre-ville. Un schéma directeur a été établi, impliquant des urbanistes et une philosophie tout à fait nouvelle. Une grande médiathèque de 10 000 mètres carrés a ainsi vu le jour et des activités universitaires devraient s'y implanter. Alors que la ville a toujours tourné le dos au Rhin, frontière naturelle, il s'agit désormais de construire une grande ville transfrontalière, rejoignant Kehl.

**Bernadette LACLAIS** évoque ensuite les halles de la ville de Chambéry, secteur situé dans l'hypercentre. Le nouveau marché des halles sera inauguré officiellement le 3 décembre. Cette opération qui visait à renforcer le commerce en centre-ville a débuté il y a une dizaine d'années, avec une réflexion avec les chambres consulaires et l'union commerciale. Ces commerces des halles seront ouverts sur les rues existantes. C'est donc bien un îlot commercial et non un centre commercial qui verra ainsi le jour, avec un marché couvert et un marché des producteurs le samedi notamment. Outre les commerces de bouche, la FNAC, H&M, Nature et Découvertes et Monoprix s'implanteront dans cet îlot.

L'architecte des bâtiments de France a demandé que soit conservé le bâtiment d'origine datant des années 30 et achevé à la fin de la guerre. Il présente des rotondes et des couvertures typiques qui ont été reconstituées.

S'agissant des autres friches urbaines à Chambéry, Bernadette LACLAIS évoque le projet de reconquête de la Leysse, rivière qui traverse la ville. Jusqu'à présent cet axe servait au transit

routier pour tous ceux qui se rendent dans les stations de sports d'hiver. Paul CHEMETOV a proposé de reprendre possession de cet espace, en redécouvrant une partie de la rivière, pour réaménager les berges et créer ainsi de nouveaux lieux de promenade, en connectant le parc du Clos Savoiroux et le parc du Verney. Une connexion avec le pôle multimodal de la gare de Chambéry, qui fait également l'objet d'un programme d'envergure, est envisagée. Un nouveau lien sera créé enjambant les voies ferrées. Des espaces piétons verront ainsi le jour à cet endroit, de même que des sites propres pour les bus sur l'avenue des Ducs de Savoie. Pour Bernadette LACLAIS, il s'agit toute à la fois d'une opération de chirurgie fonctionnelle, esthétique et réparatrice, tant cet axe s'est abîmé au fur et à mesure des années. Elle estime par ailleurs que la grande force du projet est la construction de quais dédiés uniquement aux modes de circulation doux et d'autres pour les véhicules légers et bus.

L'arrière de la gare sera par ailleurs reconfiguré pour en faire un lieu de recomposition urbaine et accueillir des entreprises. A l'heure actuelle, le site est occupé par des jardins familiaux, mais à l'avenir, il s'agira de reconvertir ces mètres carrés, très utiles dans le cadre d'un foncier très contraint par le paysage montagnard.

Une opération de recomposition urbaine a par ailleurs été lancée dans une zone d'habitat disparate. La ville, qui a racheté les terrains, projette de couvrir la voie et de réaliser 200 logements au bout des nouveaux quais. De l'autre côté, en entrée de ville, la ville va racheter six hectares autour d'une ancienne usine qui a fermé en 2006. Un éco-quartier y sera implanté.

Outre ces trois grandes opérations, deux autres sont en cours avec d'une part une ancienne zone d'activité cédée à la Communauté d'Agglomération pour un euro symbolique. L'Agglomération aura à charge en échange de la recomposer et de la densifier. D'autre part, une autre zone d'activité industrielle sur le point de s'éteindre est en cours de recomposition. Au final, souligne Bernadette LACLAIS, ce sont près de 30 hectares en entrée de ville qui sont concernés par ces projets.

S'agissant des contraintes en termes de dialogue, Bernadette LACLAIS évoque ensuite les impératifs de concertation avec la population, qui permettent d'enrichir les projets. Les discussions avec les acteurs économiques, qui quittent ou reprennent les lieux, constituent un deuxième passage obligé. Par ailleurs, le travail avec la Communauté d'Agglomération impose une concertation à 25 autour des objectifs, alors même que la ville était il y a quelques années encore seule sur ce type d'enjeux. Par ailleurs, sur certains fonciers, il faut mener à bien un travail très complexe avec la SNCF et RFF. Cependant, Bernadette LACLAIS souligne que le projet étant très lisible, les enjeux sont bien compris par l'ensemble des acteurs. Il suscite un véritable désir grâce à un sentiment de liberté retrouvée autour des quais.

**Jean GRENET** évoque ensuite le cas de la ville de Bayonne, ville de 47 000 habitants, vieille de plus de 2 000 ans et qui a grandi par strates successives, avec les remparts gallo-romains, les remparts médiévaux et les remparts de Vauban, aujourd'hui dépassés. En 1995, Jean

GRENET, nouvellement élu Maire, a pu constater que le centre-ville avait été laissé à l'abandon. 4 500 logements étaient inoccupés car trop détériorés. Plusieurs rues commerçantes étaient totalement en déshérence. Jean GRENET a alors décidé de repartir à la reconquête de ce centre ancien, secteur sauvegardé de 80 hectares, sur une ville qui en compte 2 600. Par ailleurs, alors que 43 % de cette surface est réservée aux espaces naturels, le centre ancien demeure très dense.

La Ville a entamé alors un travail de reconquête de l'habitat, avec une dixième opération programmée d'amélioration de l'habitat en cours actuellement. Au final, ce sont 1 600 logements qui ont été réhabilités en l'espace de 14 ans. Tous ces appartements réhabilités sont aujourd'hui occupés, notamment par des jeunes couples avec enfants. Toutes les rues du centre ancien ont été piétonnisées de manière progressive. Le mobilier urbain a été également renouvelé.

Enfin, Jean GRENET s'arrête sur la problématique du commerce de centre-ville. Le premier Office du commerce de France est né à Bayonne en 1998, rassemblant la Ville, l'Office de Tourisme, l'union commerciale, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et la Chambre de Commerce et d'Industrie. Un manager de centre-ville a été nommé, parmi les premiers en France. Cette structure, permettant de mutualiser les moyens et de se fixer des objectifs validés par tous, demeure et a pour but de créer de l'animation. Il s'agissait d'un élément important, car, quelques années plus tôt, était né un centre commercial de 25 000 mètres carrés, dont 11 000 dédiés à l'alimentaire, à Anglet, ville située dans l'agglomération. Ceci a beaucoup nuit au commerce en centre-ville de Biarritz et de Bayonne.

Jean GRENET constate que, depuis, la tendance s'est inversée, avec une animation forte en centre-ville (foire au jambon, fête du chocolat...). Les habitants y réalisent désormais des achats plaisir et s'y promènent. Cependant, Jean GRENET maintient que ce nouvel équilibre reste fragile. IKEA va ainsi s'implanter à moins de deux kilomètres à vol d'oiseau sur une surface de 30 000 mètres carrés, alors que 35 000 mètres carrés de forum commercial viendront s'adjoindre au projet.

Jean GRENET remarque ensuite que Bayonne dispose d'un patrimoine exceptionnel que la Ville essaie d'exploiter autant que possible. Des parkings ont ainsi été construits à l'abri des remparts Vauban, sans que rien ne soit visible. De même, 600 places de stationnement ont été construites dans les douves, sous un terrain de rugby. La Poterne, au pied de ces remparts, est devenue un lieu d'animation culturelle privilégié.

Derrière les cinq kilomètres de remparts Vauban, se trouvent une multitude de casemates, qui ont été mis à disposition gratuitement des associations qui animent la ville à longueur d'année. Ainsi, ces remparts ne sont plus seulement les vestiges d'un passé prestigieux, mais utiles au quotidien.

Des friches militaires ont également été reconquises. Jean GRENET évoque entre autres une caserne qui occupait un terrain d'une dizaine d'hectares qui a été rachetée à l'armée et qui a

fait l'objet d'un plan de restructuration. Le Conseil Général s'est implanté sur place et l'université a été ainsi déplacée sur ce lieu, que côtoient chaque jour 3 000 étudiants dans un quartier très animé.

Par ailleurs, 300 hectares étaient occupés depuis 20 ans par les gens du voyage. Jean GRENET a décidé de les faire partir, non sans mal, pour y implanter la maison des associations, un cinéma, un bowling, une discothèque et un restaurant. Le parking qui y est implanté sert de parking-relais pour les navettes électriques qui circulent en périphérie de Bayonne pour amener les habitants jusque dans le centre-ville.

Ensuite, les berges de l'Adour représentent la troisième grande friche. Cet espace a été progressivement délaissé par les activités industrielles. Sur le versant gauche, une opération menée a été baptisée Marinadour. La gare de Bayonne, sur la rive droite, accueille jusqu'à présent 1 million de voyageurs par an. Avec l'arrivée de la LGV, ce sont 4 millions de voyageurs qui sont attendus chaque année. Un pôle multimodal va être construit et la gare va être désenclavée, grâce à un nouvel axe menant jusqu'au pont Grenet. Les bâtiments de la gare seront par ailleurs agrandis et rénovés et une opération immobilière sera réalisée à proximité sur les bords de l'Adour. Au final, ce sont 27 hectares qui sont concernés.

## Questions de la salle

**Maryse ROMANOS, Présidente de la commission commerce, CCI Guadeloupe,** s'interroge sur le bien-fondé des axes apaisés, dans la mesure où les problèmes de stationnement sont extrêmement prégnants. Le départ des services publics et des marchés retirent des flux au centre-ville.

**Jacques BIGOT** estime que cette question est fondamentale pour la vie des centres-villes. Pour cela, il faut des commerces et des accès efficaces. Ceci implique une réflexion sur la place de la voiture. **Il est temps que les habitants des grandes villes acceptent qu'ils peuvent vivre en ville sans voiture, mais avec des transports en communs efficaces, des vélos en plus grand nombre et un système d'auto-partage efficace. Dans les villes plus petites, il faut aussi faire évoluer les mentalités, afin que chacun puisse s'y promener, profiter de la nature et d'espaces de respiration.**

Pour Jacques BIGOT, l'explosion du e-commerce remet en cause le modèle des grandes zones commerciales. Ceci doit engendrer une question sur les livraisons et la nature du commerce en ville. A Strasbourg, c'est le concept d'éco-cité qui a été privilégié, autour d'une trame verte, une trame bleue et du tram qui permettent de développer la ville.

Bernadette LACLAIS estime que la question des centres-villes est tout à la fois complexe et fragile. Beaucoup d'éléments viennent se juxtaposer et c'est tout un ensemble d'éléments qui permettent de les revitaliser. **Il faut aussi pouvoir démontrer que chaque action renforce l'attractivité du centre-ville. Par exemple, le fait de développer les marchés existants permet de développer une dynamique, même en faveur des grandes surfaces environnantes, qui étaient réticentes à l'origine.** Elles l'ont admis par la suite. La question des services publics entre dans la même problématique. Bernadette LACLAIS explique s'être battue pour conserver l'hôpital dans la ville, malgré les nombreux avis contraires, car ce service de proximité est essentiel et génère un flux important.

L'existence de transports sûrs et de qualité, comme le tramway ou les bus en sites propres, constitue un atout de taille. **Le stationnement demeure un problème épineux, car les grands centres commerciaux offrent non seulement tout ce qu'un consommateur peut souhaiter dans un seul et même espace, mais aussi un parking gratuit, ce qui est rare en cœur de ville. Le développement de parkings-relais et de navettes permettra peut-être d'inverser la tendance.**

Jean GRENET estime qu'il faut exclure la voiture du centre-ville, malgré les protestations. A Bayonne, le centre a fait l'objet d'un périmètre déterminé et des parkings ont été implantés en périphérie, avec des navettes gratuites électriques passant toutes les six minutes en moyennes et qui permettent de rejoindre le centre-ville. Chaque année, ce sont 700 000 personnes qui utilisent ces navettes.

Ensuite, Jean GRENET explique cumuler les mandats de Député, Maire de Bayonne, Président de la Communauté d'Agglomération et Président du syndicat des transports. Cette position lui permet d'avoir une vue d'ensemble sur les problématiques au niveau de l'agglomération de Bayonne-Biarritz-Anglet. A son élection, il a pu s'apercevoir que les dossiers transports étaient en totale déshérence, que le délégataire de service public donnait ses ordres au syndicat, qui ne disposait d'aucune ressource compétente.

Désormais, les travaux commencent pour les transports en site propre sur un axe nord-sud et un axe est-ouest sur un total de 26 kilomètres. Cette action, financée par le Grenelle de l'Environnement, sert au final le commerce de centre-ville. Parfois donc, le cumul des mandats a un certain mérite, celui de la cohérence. Les réticences qui peuvent se faire jour au niveau de l'intercommunalité sont assez aisément aplanies avec un minimum d'écoute et de dialogue.

Jacques BIGOT estime que le centre-ville n'est réussi que si la Communauté Urbaine développe une stratégie claire en matière de foncier, notamment par rapport aux grandes zones commerciales, qui réclament sans cesse un agrandissement de leurs surfaces. Ces complexes commerciaux doivent eux aussi apprendre à construire en hauteur. Les PLU des Communautés doivent prendre en compte ces éléments pour permettre de densifier les centres, ainsi que le Grenelle 2 de l'Environnement les y incite.

**Annie DENIS, Vice-présidente, CCI Grand Hainaut**, revient sur la question de l'accompagnement des commerçants à l'occasion du renforcement des centres-villes. Dans ce contexte, comment articuler le développement de la périphérie et celui du centre ? Par ailleurs, comment financer un système de navettes gratuites, à l'image de ce qui a pu se faire à Bayonne ? Enfin, la mise en place d'un manager de centre-ville représente-t-elle un atout dans cette perspective ?

Jean GRENET explique que les navettes gratuites sont financées par le contribuable. Le syndicat des transports finance l'opération à 50 %. 25 % reviennent à l'Agglomération et les 25 % restants à la Ville de Bayonne. **Pour dynamiser le commerce de centre-ville, il est absolument nécessaire, selon Jean GRENET, d'attirer les locomotives commerciales.** Lorsque des grandes surfaces se libèrent, il ne faut pas laisser passer cette opportunité pour implanter de telles enseignes. Enfin, Jean GRENET explique avoir déchaîné la bronca des commerçants à la tête de la Ville en 1995. Peu à peu s'est installé un dialogue fécond et la Ville s'est engagée pleinement pour créer des animations. Elle investit pour que vive son commerce. Cependant, en retour, Jean GRENET explique attendre une véritable dynamique, avec des commerces qui ne ferment pas à l'heure du déjeuner. Les commerçants doivent faire des efforts sur ce point, mais, selon lui, la jeune génération est plus ouverte sur ce type de pratiques.

**Jean-Christophe GROSSI, Adjoint au Maire d'Aix-en-Provence, en charge du commerce et à l'artisanat, délégué au centre-ville**, évoque les mutations du commerce (e-commerce, m-commerce ou commerce mobile, drive-commerce). Cette dernière pratique n'est que fort peu réglementée, sans CDAC et interventions de la municipalité. Ainsi, se développent des commerces en centre-ville qui impactent de manière négative le centre. Envisagez-vous de saisir le Ministre en charge de ces questions sur ce sujet bien précis ?

Jacques BIGOT juge que le comportement du consommateur évolue progressivement. **A l'heure actuelle, il fait ses courses à l'extérieur une fois par semaine et se rend au besoin dans des commerces de proximité pour du dépannage. Par ailleurs, il préfère de plus en plus faire ses achats sur Internet.** Le monde commercial s'y adapte. Ce qui permettra d'attirer les gens vers les centres, **c'est la relation humaine**, pour Jacques BIGOT. Les commerçants doivent s'adapter à cet impératif. Par ailleurs, les grands centres resteront des lieux de vie, au contraire des grands complexes commerciaux de périphérie. Le drive-commerce existe depuis des années, selon Jacques BIGOT, et les villes apprendront à le gérer, dans le cadre du vivre ensemble.

Jean GRENET estime que c'est une société bien triste que celle où l'on achète seul face à son ordinateur et où le consommateur attend dans son véhicule qu'on lui remplisse son coffre. Nous avons besoin de contacts humains et il est important de maintenir le dialogue.

Un projet de loi intéressant a été développé par Patrick OLLIER. Il doit rénover la loi ROYER, désormais obsolète, pour transcrire dans l'urbanisme les autorisations. Cependant, le

texte ne sera certainement pas examiné avant la fin de la mandature. Les grandes surfaces n'ont pas développé une politique de maîtrise du foncier, avec des surfaces qui ne font qu'enfler. Au moment où les habitants retrouvent le plaisir de faire leurs achats en centre-ville, cette politique agressive d'extension des surfaces risque de tuer le commerce de centre.

Bernadette LACLAIS estime que la législation récente a contribué à un déséquilibre, en levant les contraintes sur les augmentations de surface, ce qui favorise la périphérie au détriment du centre. Il en va de même pour l'ouverture les jours fériés.

**Concernant le problème du stationnement gratuit offert par les centres commerciaux de périphérie, Bernadette LACLAIS y voit un élément qui dispose d'un impact environnemental négatif non négligeable. Il serait bon de s'attaquer à cette question dans une logique de développement durable.**

Bernadette LACLAIS constate à l'opposé que beaucoup de grandes enseignes réinvestissent les centres-villes, anticipant sur une modification des habitudes des consommateurs. Enfin, s'agissant des pratiques de l'e-commerce, les FISAC devraient, selon elle, entamer une réflexion pour aider les commerçants de centre-ville à communiquer de manière différente sur Internet tout en incitant les consommateurs à se déplacer ensuite en centre-ville pour effectuer la transaction.

A l'issue de cette plénière, sont remis les deux premiers Prix du Réseau des Centres-Villes Durables et de l'Innovation, avec le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.

**Denis BADRE** revient tout d'abord sur les échanges de la matinée, remerciant Jean GRENET, qui a donné à chacun l'envie de se rendre l'an prochain à Bayonne. **Ensuite, il note que la question de l'aménagement et l'urbanisme abordée au cours de cette matinée a permis de montrer à quel point les Maires sont engagés dans les projets de développement de leur ville.** Centre-ville en Mouvement permet d'échanger des idées et de valoriser ce qui a pu être entrepris par chacun.

Revenant sur le rôle de l'eau dans la ville, Denis BADRE constate que Dunkerque s'est reconstruite à l'issue de la Seconde Guerre Mondiale autour de son port. Illkirch n'est rien d'autre, étymologiquement, que l'église sur l'Ill. Or il a fallu à la ville reconquérir le terrain perdu sur la rivière. De même Strasbourg, qui a longtemps tourné le dos au fleuve redécouvre le Rhin. A Chambéry, la Leysse va retrouver son rôle directeur au cours des années à venir, tandis que Bayonne est à la confluence de l'Adour et de la Nive, alors que, par le passé, les confluences étaient plus que d'autres des endroits dangereux, où la nature se déchaînait.

**Le prix du « Dernier kilomètre » est remis à Jacques BIGOT, en tant que Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg.** A ce sujet, Denis BADRE estime qu'il est temps de passer de la problématique du dernier kilomètre à celle du premier kilomètre, à savoir tout ce que l'habitant doit avoir à portée de main. C'est en remettant l'homme au centre de la

démarche que l'homme politique résoudra les grandes questions. S'agissant du dernier kilomètre, Strasbourg a su piétonniser son centre, développer un réseau de transports en communs performant. Depuis peu, grâce notamment à Geodis, l'utilisation des véhicules électriques se développent dans la ville.

Jacques BIGOT rappelle que la question de l'acheminement des marchandises demeure très prégnante dans un centre largement fermé à la circulation. Il considère ce prix comme un encouragement pour aller plus loin dans la logique de mutualisation, au travers du tram notamment.

**Le Prix de la « Redynamisation commerciale » est remis à Bernadette LACLAIS pour son action à Chambéry, dans le sillon de ce qui a été engagé par Louis BESSON, ancien Maire de la Ville.** A ce propos, Denis BADRE se dit frappé par l'opération des halles, qui sont ouvertes sur le centre, plutôt que fermées. Ainsi, s'instaure une coexistence entre commerçants du centre et commerçants forains.

Bernadette LACLAIS se dit touchée par ce Prix, qui couronne un travail de plus de dix années. Ce projet est en effet innovant en ce sens qu'il est tourné vers l'extérieur, plutôt que vers l'intérieur. Il permet de reconstituer les rues, avec des commerces en face-à-face, renvoyant les chalands d'un côté à l'autre. **Bernadette LACLAIS insiste sur la concertation exemplaire qui s'est mise en place avec les chambres consulaires et les commerçants pour éviter les concurrences inutiles, mais aussi avec les habitants, avec un îlot pleinement implanté dans la ville. Tout ceci a permis d'éviter beaucoup de contentieux, d'incompréhensions et de créer une belle dynamique, espère Bernadette LACLAIS.**

