



## DENSITÉS – DÉCOUPAGES - DÉPLACEMENTS

Bénédicte Grosjean

### ► To cite this version:

Bénédicte Grosjean. DENSITÉS – DÉCOUPAGES - DÉPLACEMENTS. [Rapport de recherche] Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU); PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture); IPRAUS - UMR AUSSER 2008. <hal-01523007>

**HAL Id: hal-01523007**

**<https://hal.science/hal-01523007v1>**

Submitted on 18 May 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Copyright - All rights reserved

# **Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines**

GIP EPAU :  
«Europe des Projets Architecturaux et Urbains»

Plan Urbanisme Construction Architecture  
Arche de la Défense – Paroi Sud – 92055 La Défense cedex

Ministère de l'Équipement, des Transports,  
de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer

## **Analyse transversale : Formes Urbaines et Organisation de leur croissance**

**RAPPORT FINAL**  
Octobre 2008

**DENSITÉS – DÉCOUPAGES - DÉPLACEMENTS**

**Bénédicte Grosjean (Prestataire)  
François Laisney, Anne Grillet Aubert,  
Pierre Chabard (suivi scientifique, IPRAUS)**

IPRAUS  
Institut Parisien de Recherche, Architecture, Urbanistique, Société  
Laboratoire de l'École d'Architecture de Paris-Belleville et de l'Université Paris X-Nanterre  
Département de l'UMR n° 7136 du CNRS (AUS)



# TABLE DES MATIERES

---

## **INTRODUCTION : structure du travail** **PAGE 5**

- A. Les “formes urbaines” : hypothèses de définition \_\_\_\_\_ page 5
- B. Entre les mots et les choses : problématique \_\_\_\_\_ page 6
- C. Echelles et questions transversales : \_\_\_\_\_ page 7  
organisation du rapport de recherche

## **PARTIE 1 : FORME ET STRUCTURE DES VILLES** **PAGE 8**

### **Chapitre 1. La forme urbaine en critères quantifiés** \_\_\_\_\_ page 9

Introduction : Objectifs, sources, précisions.

- A. DENSITE : L'étalement dans les définitions INSEE \_\_\_\_\_ page 10
- B. DECOUPAGES : Les périmètres de gestion territoriale \_\_\_\_\_ page 13
- C. DEPLACEMENTS : Les usages de mobilité \_\_\_\_\_ page 16

### **Chapitre 2. La forme urbaine en cartographie transversale** \_\_\_\_\_ page 22

- A. Etat des lieux et hypothèse de travail \_\_\_\_\_ page 23  
- *Port-folio 1 : à partir d'un atlas existant*

- B. Forme et structure des agglomérations \_\_\_\_\_ page 26

- *Port-folio 2 : sources IGN 2003*

- 1. Protocole de conception des cartes \_\_\_\_\_ page 26
- 2. Forme de l'agglomération et structure du réseau viaire \_\_\_\_\_ page 31
- 3. Forme de l'agglomération et structure des réseaux ferrés \_\_\_\_\_ page 32
- 4. Forme de l'urbanisation non-agglomérée \_\_\_\_\_ page 33
- 5. Structure des déplacements : spatialisation de la mobilité \_\_\_\_\_ page 33

- *Port-folio 3 : sources INSEE*

- C. Périmètres opératoires des agglomérations \_\_\_\_\_ page 40

- *Port-folio 4 : sources institutionnelles croisées*

- 1. Protocole de conception des cartes \_\_\_\_\_ page 40
- 2. Agglomération IGN et pôles urbains INSEE \_\_\_\_\_ page 45
- 3. Pôle urbain INSEE et communes de l'EPCI \_\_\_\_\_ page 46
- 4. Communes de l'EPCI et périmètres de SCoT \_\_\_\_\_ page 47

**Chapitre 3. Qu'est-ce que la forme d'une "métropole" ?****Diagnostics et objectifs** \_\_\_\_\_ **page 49***- Sources : Analyse des SCoT et SD***A. Les échelles "métropolitaines" : entre SCoT et EPCI** \_\_\_\_\_ **page 50***- Tableau 1 : périmètres de définition des agglomérations***B. Les enjeux de l'échelle métropolitaine :****visibilité externe ou cohérence interne** \_\_\_\_\_ **page 53***- Tableau 2 : armatures urbaines et poids des polarités***C. L'objectif d'équilibre : avatars de la structure "multipolaire"** \_\_\_\_\_ **page 56***- Tableau 3 : Données et projections de taux d'urbanisation***D. L'objectif de maîtrise : le "radio-concentrique" et ses alternatives** \_\_\_\_\_ **page 60***- tableau 4 : une nouvelle forme pour les agglomérations ?***Chapitre 4. Quelles stratégies pour une forme urbaine****"maîtrisée" et "équilibrée" ?** \_\_\_\_\_ **page 65***- Sources : rapports des équipes et questionnaires***A. Stratégies sur la forme urbaine – relevé, ville par ville** \_\_\_\_\_ **page 66**1. Dans les rapports de l'équipe de LYON \_\_\_\_\_ **page 66**2. Dans les rapports de l'équipe de LILLE \_\_\_\_\_ **page 69**3. Dans les rapports de l'équipe de BORDEAUX \_\_\_\_\_ **page 73**4. Dans les rapports de l'équipe de TOULOUSE \_\_\_\_\_ **page 75**5. Dans les rapports de l'équipe de MONTPELLIER \_\_\_\_\_ **page 76**6. Dans les rapports de l'équipe de NANTES \_\_\_\_\_ **page 82****B. Stratégies sur la forme urbaine – Synthèse thématique** \_\_\_\_\_ **page 84**1. Refaire la "ville sur la ville" \_\_\_\_\_ **page 85**2. Maîtriser l'extension de la ville \_\_\_\_\_ **page 87**3. Organiser la structuration de l'agglomération \_\_\_\_\_ **page 88****PARTIE 3. FORME DES OPERATIONS URBAINES****page 91****Chapitre 5. Opérations urbaines : choix de l'analyse****Corpus, critères, questions transversales** \_\_\_\_\_ **page 93***- Sources : entretiens et visites locales*



**A. Quelles opérations pour quelles stratégies ? Synthèse des entretiens** \_\_\_\_\_ page 93

1. Entretiens et visites à Montpellier \_\_\_\_\_ page 93
2. Entretiens et visites à Lille \_\_\_\_\_ page 94
3. Entretiens et visites à Nantes \_\_\_\_\_ page 95
4. Entretiens et visites à Bordeaux \_\_\_\_\_ page 96

**B. Affinage de la typologie des opérations** \_\_\_\_\_ page 98

1. Des sous-catégories dans les types d'opérations \_\_\_\_\_ page 98
2. Des associations de stratégies pour une même opération \_\_\_\_\_ page 100

**C. Recentrage du mode opératoire : corpus et grille d'analyse** \_\_\_\_\_ page 100

1. Corpus : un tronc commun des récurrences \_\_\_\_\_ page 100
2. Grille d'analyse : les questions transversales \_\_\_\_\_ page 103  
- *porte-folio 5 – opérations urbaines, les récurrences*

**Chapitre 6. Opérations urbaines : analyse spatiale comparative** \_\_\_\_\_ page 107

- *Matériaux : travaux dirigés architectes 3<sup>e</sup> année St Luc Tournai*

**A. Echelle des ZACS et rapport à la ville** \_\_\_\_\_ page 107

- *Porte-folio 6 : mise à l'échelle des ZACS*

1. Situation et mise à l'échelle \_\_\_\_\_ page 107
2. Desserte, activités, localisation \_\_\_\_\_ page 111
3. Densités, gabarits, mixité des fonctions \_\_\_\_\_ page 113
4. Découpages et organisation spatiale \_\_\_\_\_ page 118

**B. Echelle des lots et rapports aux ZACS** \_\_\_\_\_ page 124

- *Porte-folio 7 : mise à l'échelle des lots*

1. Situation et mise à l'échelle \_\_\_\_\_ page 124
2. Densités / typologies de logements \_\_\_\_\_ page 131
3. Les questions du logement dit "intermédiaire" \_\_\_\_\_ page 133

**IV. CONCLUSIONS GENERALES** \_\_\_\_\_ page 137

- Méthode : association des échelles d'analyse \_\_\_\_\_ page 137
- Ce qui fait "l'urbain" ? Caractéristiques \_\_\_\_\_ page 138
- la forme urbaine ; quelle échelle de projet ? \_\_\_\_\_ page 140

**V. BIBLIOGRAPHIE**

- Ouvrages comparatifs – la forme urbaine \_\_\_\_\_ page 141
- Références thématiques \_\_\_\_\_ page 142
- Références méthodologiques \_\_\_\_\_ page 145

## **VI. ANNEXES**

- A. Questionnaire de base envoyé aux équipes de recherche\_\_\_\_\_page 148
- B. Retranscription et description des entretiens et visites\_\_\_\_\_page 150
- C. Compte-rendus des réunions d'encadrement\_\_\_\_\_page 160

### A. LES “FORMES URBAINES” : hypothèses de définition

“Forme urbaine”, ces mots posent question ; sans doute parce qu'ils touchent au qualitatif dans un monde scientifique ; peut-être parce qu'ils évoquent la morphologie urbaine descriptive, aujourd'hui décriée ; mais surtout, parce qu'on oscille souvent entre deux postures tout aussi insatisfaisantes : on les étudie soit comme un pur phénomène géographique émergent, soit comme le simple résultat de la volonté d'acteurs.

Pourtant, les mots “forme urbaine” aujourd'hui sont partout et recouvrent des enjeux très actuels. S'ils laissent les chercheurs perplexes sur la méthode d'analyse, les questions qu'ils posent aux acteurs, et les données que ceux-ci produisent à leur sujet, sont foisonnantes et largement relayées par des programmes d'expérimentations, des concours, des appels d'offre d'échelle tant architecturale qu'urbaine.

Encore faut-il lire ces formes, les appréhender. Si la forme visible de l'urbanisation n'est ni le pur produit de l'urbanisme planifié ni l'addition d'opérations autonomes spontanées mais que ces deux processus coexistent, il est alors intéressant de réfléchir à la manière dont ils s'articulent.

Clarifions d'emblée que la “forme urbaine” sera ici considérée comme le résultat matériel des deux processus ci-dessus, et se différencie par là de la notion de “figure”, qui désignera, quant à elle, un aspect de la forme schématisé pour être visuellement exprimé<sup>1</sup> : on citera une “figure en anneau” pour la Randstad, une “figure en doigt de gant” pour Copenhague, etc.

Puisque la forme urbaine dépasse ici la configuration graphique, tout en restant intrinsèquement spatiale, il faut préciser par quels moyens nous l'appréhendons. Cet article se base sur l'idée que la forme urbaine, quelque soit son échelle, peut se décliner – et être étudiée – en trois facettes, étroitement liées :

- une *structure*, qui l'organise (“l'armature urbaine” et ses hiérarchies, de réseaux comme de polarités) ;
- une *matière*, qui la constitue (“la densité urbaine” et sa répartition) ;
- et des *limites*, qui la définissent (les périmètres et découpages des compétences de chacun).<sup>2</sup>

La conséquence – et l'intérêt – de cette définition est qu'elle n'oblige pas à fixer *a priori* une échelle à la notion de forme urbaine : les trois caractéristiques proposées pourront

---

<sup>1</sup> Et souvent, pour lui attribuer une valeur : c'est en ce sens que Enrico CHAPEL définit les figures comme des “matrices sémantiques, formelles et idéologiques”. In : “Pratiques et représentations de l'espace public dans la concurrence intra-métropolitaine”, ENSAT, *Rapport intermédiaire POPSU*, juillet 2006, p.8.

<sup>2</sup> Nous adaptons ainsi trois sens étymologiques relevés par D. Raynaud (“Forme urbaine: une notion exemplaire du point de vue de l'épistémologie des sciences sociales”, in : Ph. BOUDON (dir.), *Langages singuliers et partagés de l'urbain*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 103) pour la notion de forme : “matériau”(et action de fabrication), “contour externe” (regard, description), “structure interne” (analyse, classification).

s'appliquer autant à la forme advenue d'une large agglomération qu'aux opérations de ZAC entièrement dessinées. C'est en conclusion que des rapports entre type d'échelle et enjeux formels pourront être relevés.

Nous analyserons donc ici les dispositifs (limites, structures, organisation) que chaque ville envisage pour construire la notion de "métropole", à différentes échelles (du SCoT au lot d'une ZAC), en cherchant à rapporter systématiquement les objectifs formulés aux figures exprimées et aux formes observables.

Ainsi apparaîtront des écarts entre "les mots", souvent semblables, et "les choses", souvent variées. C'est dans cet écart que nous pourrions éclairer les enjeux spatiaux stratégiques des villes ; et c'est pour combler cet écart – ou en tout cas y tisser des ponts – que la notion de "forme" est utile.

## B. ENTRE LES MOTS ET LES CHOSES : problématique générale

La problématique générale sous-jacente questionne donc l'existence d'écarts entre "les mots" et "les choses", les discours et les formes :

- Si les mêmes notions qualifient des situations urbaines génériques (l'étalement, la densité décroissante, la mobilité isotrope, la part prépondérante de la voiture...) quelles spécificités prennent-elles dès lors qu'elles sont dimensionnées, spatialisées et mises en série ?
- A contrario, si chaque opération urbaine est étudiée comme un processus spécifique (histoire locale, contexte politique, conditions économiques, systèmes d'acteurs, etc.), à quel point les formes urbaines produites reflètent-elles ces particularités ?

Les équipes et les autres expertises transversales étudiant de manière approfondie les "discours" produits sur les projets urbains, le travail de cet axe transversal sur la thématique "formes urbaines" est de construire en parallèle les représentations graphiques permettant d'analyser des familles d'opérations, sélectionnées sur base d'enjeux semblables, revendiqués par les acteurs et repérés dans les travaux des équipes de recherche locale.

## C. STRUCTURE DU TRAVAIL

### 1. Trois échelles d'analyse

Cette recherche sur la thématique des "formes urbaines" se compose de trois parties qui appréhende la question de la forme urbaine à plusieurs échelles différentes :

#### • Forme de l'urbanisation

La première partie étudie les moyens de rendre comparable la situation des sept *aires métropolitaines* de la plate-forme, en termes d'étalement et de répartition des densités, de structure physique (géographie, infrastructures) et d'organisation institutionnelle (limites administratives, périmètres des intercommunalités, etc.).

- *La forme urbaine en critères quantitatifs :*

Dans un premier temps, ce volet fait le point sur la forme urbaine de ces villes à travers des critères quantifiés (recensements et données INSEE, nationales et régionales.)

- *la forme urbaine en cartographie :*

Dans un deuxième temps, on examine les apports d'une vision spatiale et cartographique, construite transversalement sur les bases de données géographiques de l'IGN, de l'INSEE et des acteurs territoriaux (communes, EPCI, etc.).

• Forme urbaine en projet :

dans la deuxième partie, c'est la forme urbaine telle qu'elle est souhaitée et soutenue dans les documents stratégiques de grande échelle (SCoT ou schémas directeurs) qui est analysée, à travers le même type de critères, faisant ainsi la transition avec le volet suivant, qui traite des opérations qui donnent forme à ce projet.

• Forme des opérations urbaines

Enfin, la troisième partie vise à analyser des *opérations urbaines* au moyen d'un dispositif comparatif, portant sur leurs caractères spatiaux, formels et fonctionnels. Les familles d'opérations urbaines analysées seront sélectionnées en fonction des différentes stratégies repérées pour maîtriser la forme et la croissance urbaine: transformation de "la ville sur la ville", l'extension de la ville par des alternatives au pavillonnaire, et/ou la restructuration de la ville par des réseaux et de nouvelles polarités.

Ces opérations urbaines seront elles-mêmes représentées graphiquement et mises en série à deux échelles : la totalité du périmètre d'intervention (la ZAC) et les opérations sur les différents lots qui la compose.

## 2. Trois questions transversales

Les trois dispositifs identifiés pour définir la notion de forme urbaine (structure, matière, limites), n'impliquant pas une échelle prédéterminée (cfr. ci-dessus), ils peuvent constituer des questionnements transversaux aux deux volets.

- la question des limites, découpages et périmètres : elle définit qui sont les acteurs en jeu, depuis l'échelle des communautés urbaines jusqu'à celle des lots attribués aux architectes. La manière de découper les opérations influence-t-elle leurs formes ?

- la question des densités : elle sert à définir tant la forme globale de la ville que les typologies locales. Quelles formes sont créées pour répondre à un même enjeu de densité (ex : l'habitat individuel groupé) ?

- la question de la structure urbaine traite de l'organisation de la métropole (axialités, multipolarités notamment), et caractérise une vision stratégique globale de l'agglomération, dans laquelle la localisation des opérations joue un rôle essentiel. Quelles parties des villes sont en transformation, en extension, en requalification ?

Ces trois types de questionnements seront donc les axes à travers lesquels se déclinera notre analyse, dans chaque partie (approche quantitative ou spatiale, approche des plans stratégiques à grande échelle ou des opérations localisées).

**PARTIE 1**  
**FORME DE L'URBANISATION.**

STRUCTURE ET CROISSANCE DES VILLES

---

### **CHAPITRE 1. LA FORME URBAINE :** **3 CRITERES QUANTIFIES**

#### **• OBJECTIFS de cette partie**

Chaque ville analysée se soucie *a priori* de problématiques qui sont semblables et elle dispose en premier ressort d'outils définis de manière commune, à l'échelle nationale. Ainsi, toutes sont confrontées à des processus récurrents tels que l'étalement urbain, toutes cherchent à agir sur les conditions de mobilité (forme des réseaux, type de réseaux, lieux desservis) et chacune se construit pour cela des périmètres élargis pour plus de cohérence avec l'échelle où ces questions se posent.

Néanmoins, cette première approche transversale de données communes (issues des recensements, des définitions de l'INSEE, des cartes IGN, etc.) cherche tout d'abord à mettre en évidence en quoi les villes analysées se trouvent pourtant dans des situations différentes, face à trois caractéristiques :

- la forme de l'agglomération, - les conditions de mobilité, - et l'organisation des périmètres de gestion territoriale.

Cela permet de donner une image, si possible synthétique, des situations localisées dans lesquelles les processus récurrents ont lieu afin de contextualiser et comprendre ensuite les différences qui seront observées dans les stratégies et les applications mises en œuvre.

#### **• SOURCES :**

1.- Travaux produits (rapports) ou documents fournis (autres articles) par les équipes.

2.- Données quantitatives :

Sites Internet de l'INSEE National et des INSEE Régionaux ; les sites des intercommunalités.

3.- Pour la forme de l'étalement urbain, deux types de données sont exploitées : les périmètres de l'INSEE et les cartes de l'IGN. Si l'agglomération morphologique telle que utilisée par l'INSEE est claire (continuité du bâti > 200m.), la question des critères utilisés par l'IGN pour la généralisation des cartes du 1/25.000 au 1/50.000 et au 1/100.000 est encore à préciser.

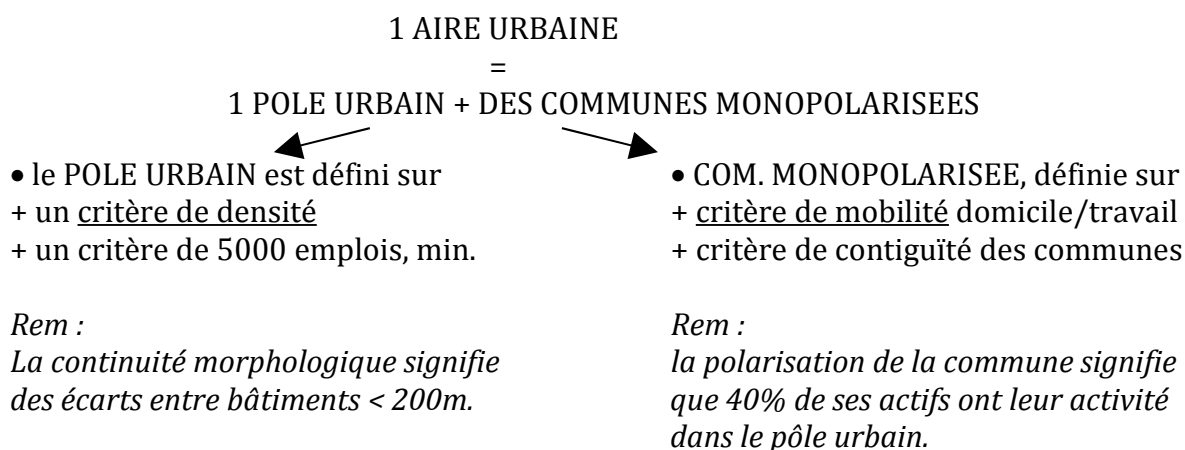
#### **• PRECISIONS :**

Structure de la mobilité : le choix des infrastructures de déplacement représentées à cette échelle métropolitaine s'est porté sur les grandes structures de la ville (présentes sur le fond de plan IGN) et les voies rapides (soulignées) en ce qui concerne la voiture, et sur les lignes de transports communs sur rails (métro, tramway, train-tram, TER, ... TGV) rajoutées sur les fonds de plan.

## A. DENSITE : L'ÉTALEMENT DANS LES DÉFINITIONS INSEE

Une première approche des 7 villes dans leur agglomération étendue est faite en croisant des données officielles issues de chaque INSEE régional (typologie des communes) et de l'INSEE national (aires urbaines). Elle permet de qualifier la situation relative de chacune vis-à-vis de la question de l'étalement et d'une mobilité type : le trajet domicile-travail.

### 1. DEFINITIONS de l'INSEE (résumé)



### 2. AIRES URBAINES :

INSEE							
Rang AIRES URBAINES		pop. tot. (hab.)	surface (km <sup>2</sup> )	densité (hab./km <sup>2</sup> )	Nombre de communes	Surf. moy. communes (km <sup>2</sup> )	Nbre moy. d'habitants par com.
2	Lyon	1 648 216	3 306	499	296	11	5568
3	Marseille -Aix	1 516 340	2 830	536	82	35	18492
4	Lille	1 143 125	975	1 172	131	7	8726
5	Toulouse	964 797	4 015	240	342	12	2821
7	Bordeaux	925 253	3 875	239	191	20	4844
8	Nantes	711 120	2 243	317	82	27	8672
15	Montpellier	459 916	1 451	317	93	16	4945

#### Lecture du tableau :

Les aires urbaines les plus importantes au sens de l'INSEE (Lyon, rang 2 et Marseille rang 3)

- ne sont pas les plus étendues (Toulouse et Bordeaux).

- ne sont pas non plus les plus denses : la densité d'habitants de l'aire urbaine de Lille est plus de 2 fois supérieure à celles de Lyon et de Marseille.

Les densités les plus faibles, par contre, correspondent aux aires urbaines les plus étendues (Toulouse et Bordeaux), qui sont, elles, 4 fois moins denses que Lille.



Les 7 aires urbaines recouvrent un nombre de communes très variable, de 342 (Toulouse) à 82 (Nantes) : cela reflète l'importance de certaines aires, soit en surface (Toulouse) soit en population (Lyon). Mais la taille des communes est aussi très variable : les communes de Marseille (35km<sup>2</sup> en moyenne) sont 5 fois plus étendues que celles de Lille (7 km<sup>2</sup> en moyenne) ; et elles sont 6 fois plus peuplées (18500 habitants en moyenne) que celles de Toulouse (3000 habitants en moyenne).

Les 7 villes participant à la POPSU sont parmi les 7 aires urbaines les plus importantes pour l'INSEE après Paris (avec Nice, qui s'intercale en 6<sup>e</sup> position) mis à part Montpellier, qui est au 15<sup>e</sup> rang de population. Par contre, comme on le voit ci-dessous, son pôle urbain est le 2<sup>e</sup> plus dense, après Lille.

### **3. POLES URBAINS :**

	INSEE POLE URBAIN (Unité urbaine)	pop tot		Surface		densité (hab./km <sup>2</sup> )	Nbre de Com- munes		surf. moy. des com. (km <sup>2</sup> )	croissance pop	
		(hab.)	soit:	(km <sup>2</sup> )	soit :		soit :			1982-90	1990-99
2	Marseille -Aix	1 349 772	89%	1290	39%	1047	38	46%	34	-0,14	0,29
3	Lyon	1 348 832	82%	954	34%	1414	102	34%	9	0,47	0,45
4	Lille	1 000 900	88%	450	46%	2223	63	48%	7	0,2	0,25
6	Toulouse	761 090	79%	808	20%	942	72	21%	11	1,58	1,48
7	Bordeaux	753 931	81%	1057	27%	713	51	27%	21	0,94	0,63
8	Nantes	544 932	77%	476	21%	1146	20	24%	24	0,73	1,05
19	Montpellier	287 981	63%	154	11%	1865	11	12%	14	1,18	1,28

*Rem : les colonnes en pourcentages représentent la part dans le pôle urbain de la même donnée calculée dans l'aire urbaine.*

#### **Lecture du tableau :**

Les pôles urbains ne suivent pas tout à fait le même rang INSEE que les aires urbaines : Le pôle urbain de Marseille est le plus important, que ce soit en population, en superficie et même en pourcentage de population de l'aire urbaine appartenant au pôle (89%), et non celui de Lyon. Mais rappelons que les communes qui composent Marseille sont près de 4 fois plus étendues que celles de Lyon (et tous les périmètres INSEE sont ajustés aux limites communales).

Comme pour l'aire urbaine, par contre, le pôle urbain de Bordeaux est aussi l'un des plus étendus en surface ; et les pôles urbains de Lille et Montpellier restent également les plus petits en surface, comme l'était leur aire urbaine.

Cependant, la part des communes de l'aire urbaine qui font partie du pôle urbain est très importante à Lille (c'est donc là que la couronne périurbaine est la plus faible) ; et Lille garde aussi, à l'échelle des pôles urbains, la plus haute densité d'habitants, 2 fois supérieure à celle de Marseille.

A cette échelle, Montpellier jouit également d'une densité forte, 1.5 fois plus importante que celle des plus grands pôles urbains (Marseille et Lyon).

Montpellier et Nantes sont au contraire les aires urbaines dont la plus grosse part de la population se trouve dans les communes monopolarisées (ou péri-urbaines) et non dans le pôle urbain. Tandis que Lille a 88% de sa population dans le pôle urbain, qui est constitué par près de la moitié des communes de l'aire urbaine. Marseille a aussi une part importante de sa population concentrée dans le pôle urbain (dont les communes cependant sont encore 5 fois plus étendue que celles de Lille).

Marseille et Lille, enfin, sont les pôles urbains dont la population est restée la plus stable tandis que Toulouse et Montpellier subissent un afflux de population important depuis les années 1980, même dans leurs pôles urbains qui ne constituent pourtant que 20% de la surface de l'aire urbaine (pour Toulouse) et 10% (pour Montpellier).

#### **4. Synthèse par villes – l'étalement dans les données INSEE**

Cette synthèse des caractéristiques de chaque ville au regard de l'étalement sera complétée par les caractéristiques concernant la mobilité, la forme des réseaux et les périmètres institutionnels, ainsi que les planches cartographiques de ces éléments.

##### **• BORDEAUX**

Pôle urbain parmi les plus étendus : grande continuité morphologique.

Aire urbaine parmi les plus étendues : grande attractivité professionnelle sur les communes adjacentes (contiguës).

De cette grande étendue spatiale des deux entités découle une faible densité d'habitants.

Les communes monopolarisées adjacentes au pôle représente près des trois quarts de la surface de l'aire urbaine.

##### **• LILLE**

Très haute densité d'habitants dans le pôle urbain et dans l'aire urbaine (plus du double de la suivante, Marseille). En parallèle, le pôle urbain et l'aire urbaine font partie des moins étendus.

Près de 9 habitants sur 10 (88%) font partie du pôle urbain (continuité morphologique) qui représente la moitié de la surface de l'aire. Ce qui peut expliquer que le pôle urbain de Lille a l'une des plus faibles progressions en nombre d'habitants ces 20 dernières années.

Les communes monopolarisées adjacentes représente la plus petite proportion (près de la moitié) de la surface de l'aire urbaine.

##### **• LYON**

Pôle urbain et aire urbaine parmi les plus peuplés.

Leur étalement fait que les densités des deux entités restent moyennes.

Le pôle urbain et l'aire urbaine sont parmi les plus découpées administrativement, avec un grand nombre de communes, de petite taille. Ce qui indique que les critères de continuité morphologique et de mobilité professionnelle y sont particulièrement vérifiés (vérification à chaque limite communale).

Les communes monopolarisées adjacentes au pôle urbain représente les deux tiers de la surface de l'aire urbaine.

#### • MARSEILLE

Pôle urbain et aire urbaine parmi les plus peuplés.

La surface du pôle urbain fait que sa densité reste dans la moyenne ; l'aire urbaine par contre est aussi parmi les plus denses (bien après Lille néanmoins).

Les communes monopolarisées adjacentes au pôle urbain représente 60 % de la surface de l'aire urbaine.

Le pôle urbain et l'aire urbaine sont les moins découpées administrativement, avec un petit nombre de communes, de grande taille (soit l'inverse de Lyon ou Lille). Ce qui indique que les critères de continuité morphologique et de mobilité professionnelle y sont peut être moins bien vérifiés (on arrondit toujours les périmètres aux limites communales).

#### • MONTPELLIER

Parmi les villes étudiées, le pôle urbain de Montpellier est le plus petit en surface, regroupant le moins de communes et le moins d'habitants ; il est par contre le plus densément peuplé (après Lille) et son accroissement de population sur les 20 dernières années est parmi les plus importants.

L'aire urbaine est aussi parmi les plus petites étudiées ici, et les communes monopolarisées adjacentes au pôle urbain composent près de 90% de sa surface.

#### • NANTES

Le pôle urbain de Nantes comme son aire urbaine font partie des moins peuplés de cet échantillon, sans être dans les plus petits en surface, ce qui donne à chacune de ces entités une densité moyenne. Elles sont composées, comme Marseille, d'un petit nombre de communes très étendues, ce qui facilite parfois l'adéquation aux critères de continuité morphologique.

Les communes monopolarisées adjacentes au pôle représente près de 80 % de la surface de l'aire urbaine.

#### • TOULOUSE

Le pôle urbain de Toulouse, dans la moyenne de cet échantillon en ce qui concerne la population et la surface, est parmi les moins denses, en recouvrant un des plus importants nombres de communes. Il a néanmoins la plus grande croissance en terme de population sur les 20 dernières années.

L'aire urbaine de Toulouse, pour une population moyenne dans cet échantillon de villes, est la plus étendue en surface, recouvrant le plus grand nombre de communes, et par conséquent la moins dense. Les communes monopolarisées adjacentes au pôle urbain composent 80 % de la surface de l'aire urbaine.

### B. DECOUPAGES : PÉRIMETRES DES TERRITOIRES INSTITUTIONNELS

Deux types de périmètres institutionnels opératoires seront ici comparés.

- Tout d'abord, les périmètres de gestion qui sont ceux des Etablissements Publics de Coopération Intercommunales (EPCI) : certaines communautés urbaines font partie de celles mises en place par l'Etat à la fin des années 1960 (Lyon, Lille et Bordeaux) d'autres se sont constituées sur volonté locale (Marseille et Nantes) à la suite de la loi

Chevènement (1999). Deux villes qui n'atteignent pas les 500.000 habitants requis ont constitué des communautés d'agglomération (Toulouse et Montpellier).

- le second type de périmètres opératoires qui seront observés ici sont ceux de la planification portée généralement par les EPCI sous la forme des SCOT (Schéma de COhérence territoriale) instaurés par la loi SRU en remplacement des SDAU.

Si certains SCOT recouvrent plusieurs agglomérations (Comme Nantes-Saint Nazaire) d'autres agglomérations comme celle de Lyon, qui en comporte au contraire une dizaine, s'orientent aujourd'hui vers une démarche Inter-SCOT.

Ces deux types de périmètres permettent de donner une image forte des rapports entre la ville et les formes d'urbanisation qui l'environne, et de la manière dont chaque ville construit sa polarité dans un réseau large et son rayonnement dans un contexte local.

Type de communauté	périmètres institutionnels	pop. tot. (hab.)	Surface (km <sup>2</sup> )	densité (hab./km <sup>2</sup> )	Nbre de communes	surf. moy. communes	Date création
urbaine	Lyon	1 300 000	515	2 524	57	9	1969 Grand Lyon
urbaine	Lille	1 091 438	611	1 785	85	7	1968 Lille Métropole
urbaine	Marseille						2000 Marseille Provence Métropole
urbaine	-Aix	981 791	605	1 623	18	34	
urbaine	Bordeaux	660 000	552	1 196	27	20	1968 CUB
d'agglom.	Toulouse	600 000	366	1 637	25	15	2001 Grand Toulouse
urbaine	Nantes	580 000	524	1 108	24	22	2001 Nantes métropole
d'agglom.	Montpellier	376 349	422	892	31	14	2001 Montpellier Agglomération

A travers ces données, on peut rapidement mesurer à quel point les intercommunalités construites politiquement réussissent ou non à se rapprocher des pôles urbains<sup>3</sup> fonctionnels et morphologiques identifiés par l'INSEE, que ce soit en terme de population, de surface et de nombre de communes (tableau ci dessous).

Néanmoins, cela n'indique pas s'il s'agit exactement des mêmes surfaces, communes et populations : seules les cartes montrent précisément les recouvrements réels de ces périmètres. Ce point sera donc développé plus en détail dans la partie suivante, sur base de la cartographie transversale.

<sup>3</sup> Paul BOINO dans son article "Le Territoire comme facteur de Métropolisation" (in : Motte A. (dir.), *Les agglomérations françaises face au défi métropolitain*, Paris, Editions Economica Anthropos, 2007, 3<sup>e</sup>p.) compare certaines EPCI avec les *aires urbaines* correspondantes. Mais dans notre cas, il s'agit d'intercommunalités plus importantes qui se rapprochent mieux des *pôles urbains* (le périmètre des EPCI varie entre 75% et 130% de ceux-ci : voir tableau).

*Rapport entre périmètres des EPCI et périmètres des pôles urbains définis par l'INSEE :*

Type d'intercommunales :		pop tot (hab.)			surface (km <sup>2</sup> )			Nbre de communes		
		PÔLE URBAIN	EPCI Soit :		PÔLE URBAIN	EPCI Soit :		PÔLE URBAIN	EPCI Soit :	
c. urbaine	Lyon	1 348 832	1 300 000	96%	954	515	54%	102	57	56%
c. urbaine	Lille	1 000 900	1 091 438	109 %	450	611	136 %	63	85	135 %
c. urbaine	Marseille -Aix	1 349 772	981 791	73%	1290	605	47%	38	18	47%
c. urbaine	Bordeaux	753 931	660 000	88%	1057	552	52%	51	27	53%
c. d'agglo.	Toulouse	761 090	600 000	79%	808	366	45%	72	25	35%
c. urbaine	Nantes	544 932	580 000	106 %	476	524	110 %	20	24	120 %
c. d'agglo.	Montpellier	287 981	376 349	131 %	154	422	274 %	11	31	282 %

Cette première comparaison des périmètres de coopération intercommunale par rapport aux périmètres morphologiques des étendues urbaines permet de relever les observations suivantes :

- 3 intercommunalités ont un périmètre plus large que le pôle urbain de l'aire en question, en terme de surface, de population et de nombre de communes : Lille, Nantes, Montpellier.

Ce sont les trois aires dont le pôle urbain était le plus petit en surface. (cfr. ci-dessus).

- Les périmètres d'intercommunalité de Lyon, Marseille et Bordeaux reprennent à peu près la moitié de leurs pôles urbains respectifs, en surface et en nombre de communes.

- Les deux communautés d'agglomérations sont les situations les plus atypiques :

1 - Toulouse a le périmètre d'intercommunalité qui reprend le plus petit pourcentage de son pôle urbain, moins de la moitié en surface et 35% seulement de ses communes. (Le moins ambitieux, le plus de concurrence périphérique ?). Mais c'était la ville qui avait le pôle urbain le plus étendu. (cfr. ci-dessus).

2 - Montpellier a le périmètre d'intercommunalité qui dépasse le plus largement son pôle urbain, en englobant près de 3 fois la surface de celui-ci en nombre de communes. (le plus ambitieux ?)

Mais c'était aussi la ville qui avait le pôle urbain le plus restreint. (cfr. ci-dessus).

D'autres données sur les périmètres institutionnels issues des travaux des chercheurs peuvent aussi être relevées ici :

- Ainsi, à Lyon, la communauté urbaine (55 communes) est considérée comme « *le périmètre le plus restreint de l'agglomération lyonnaise* », tandis qu'un périmètre de référence important par contre est celui de la "région urbaine lyonnaise" (RUL), qui englobe plus de 800 communes et qui est issu d'un manque d'adéquation des

périmètres officiels (départements et régions) avec la réalité socio-économique du territoire<sup>4</sup>.

- A Lille également, on ne manque pas de souligner l'existence d'un périmètre dépassant largement les EPCI et qui est même, dans ce cas, transfrontalier : celui de la COPIT (COnférence Permanente Intercommunale Transfrontalière) ; tandis que ce que l'on y nomme "région urbaine de Lille" recouvre par contre *"exactement la région du Nord-Pas de Calais"*<sup>5</sup>.

### C. DEPLACEMENTS : LES USAGES DE LA MOBILITE

Le troisième type de données quantitatives mises en série dans cette partie est issu des recensements de la population de 1999 publié par l'INSEE.

Le type d'informations relevées concerne la mobilité domicile / travail en fonction des moyens de déplacements utilisés, mais il donne aussi une image des distances parcourues grâce au relevé de la situation relative du lieu de travail par rapport au lieu de résidence (même commune, même unité ou pôle urbain, même zone d'emploi, même département, etc.).

Explications des tableaux INSEE suivants :

Ces tableaux répartissent les "navettes" domicile-travail des actifs ayant un emploi.

- On appelle "navette" les déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail.

- Les actifs ayant un emploi sont les personnes qui ont une profession et l'exercent au moment du recensement. Ils sont déclinés par sexe et âge.

Les personnes exerçant des professions telles que chauffeur routier ou taxi, VRP, commerçant ambulant ou marin pêcheur sont considérées, par convention, comme travaillant dans leur commune de résidence.

Rem : Le relevé de cette information est une nouveauté du recensement de 1999 (on ne peut comparer avec des données antérieures) ; et les données plus récentes ne sont pas encore disponibles.

La population active ayant un emploi est répartie selon « le mode de transport le plus utilisé pour aller travailler » :

- Pas de transport (travail à domicile)
- Marche à pied uniquement
- Un seul mode de transport :
  - deux roues
  - voiture particulière
  - transports en commun
- Plusieurs modes de transport.

---

<sup>4</sup> Paul BOINO, *op. cit.*, 5<sup>e</sup> p.

<sup>5</sup> Didier PARIS, "Du signe au sens : la métropole lilloise en 2004", in : *POPSU-Lille, rapport annuel*, déc. 2006, p.4/77.

### Relevé des données - Aire urbaine de Lille :

Aire urbaine 99 : Lille								
moyens de transport	lieu de résidence - lieu de travail							
	Nbre d'actifs ayant un emploi	dans la même commune	Dans autre commune (ensemble)	dont même unité urb.	dont même zone emploi	dont même dépt	dont même région	dont autres cas
Pas de transport	13 832	12 870	962	623	595	833	863	99
Marche à pied seule	33 129	28 955	4 174	3 504	3 214	3 733	3 770	404
Deux roues seul	15 835	7 184	8 651	7 079	6 866	8 292	8 395	256
Voiture partic seule	298 140	56 706	241 434	170 072	152 137	222 042	232 551	8 883
Transpt commun seul	35 776	10 855	24 921	20 470	17 959	23 440	23 769	1 152
Plusieurs modes trpt	28 448	9 429	19 019	13 334	12 087	16 680	17 184	1 835
Total	425 160	125 999	299 161	215 082	192 858	275 020	286 532	12 629

### Relevé des données - Aire urbaine de Nantes :

Aire urbaine 99 :	Nantes							
moyens de transport	lieu de résidence - lieu de travail							
	Nbre d'actifs ayant un emploi	dans la même commune	Dans autre commune (ensemble)	dont même unité urb.	dont même zone emploi	dont même dépt	dont même région	dont autres cas
Pas de transport	12 111	11 299	812	339	657	698	727	85
Marche à pied seule	13 387	12 264	1 123	427	525	552	607	516
Deux roues seul	11 506	6 132	5 374	3 617	5 126	5 269	5 334	40
Voiture partic seule	206 902	60 086	146 816	77 951	130 439	138 202	143 449	3 367
Transpt commun seul	23 183	13 103	10 080	7 851	8 869	9 162	9 417	663
Plusieurs modes trpt	21 134	10 611	10 523	6 258	8 244	8 759	9 302	1 221
Total	288 223	113 495	174 728	96 443	153 860	162 642	168 836	5 892

### Relevé des données - Aire urbaine de Bordeaux :

Aire urbaine 99 : Bordeaux								
moyens de transport	lieu de résidence - lieu de travail							
	Nbre d'actifs ayant un emploi	dans la même commune	Dans autre commune (ensemble)	dont même unité urb.	dont même zone emploi	dont même dépt	dont même région	dont autres cas
Pas de transport	11 327	10 604	723	381	453	609	625	98
Marche à pied seule	19 018	16 980	2 038	1 078	1 134	1 292	1 358	680
Deux roues seul	13 063	6 321	6 742	5 201	6 043	6 668	6 684	58
Voiture partic seule	275 250	63 721	211 529	145 403	168 464	206 411	208 144	3 385
Transpt commun seul	27 603	10 855	16 748	13 842	14 346	15 743	15 972	776
Plusieurs modes trpt	25 015	10 530	14 485	9 778	10 656	12 549	12 893	1 592
Total	371 276	119 011	252 265	175 683	201 096	243 272	245 676	6 589

# Relevé des données - Aire urbaine de Toulouse :

Aire urbaine 99 :	Toulouse							
moyens de transport	lieu de résidence - lieu de travail							
	Nbre d'actifs ayant un emploi	dans la même commune	Dans autre commune (ensemble)	dont même unité urb.	dont même zone emploi	dont même dépt	dont même région	dont autres cas
Pas de transport	12 761	12 038	723	310	569	556	606	117
Marche à pied seule	20 447	19 339	1 108	342	466	465	553	555
Deux roues seul	12 483	7 950	4 533	3 369	4 381	4 371	4 460	73
Voiture partic seule	293 747	95 421	198 326	124 708	185 619	183 752	194 517	3 809
Transpt commun seul	25 250	16 986	8 264	5 670	7 061	6 992	7 585	679
Plusieurs modes trpt	28 345	15 597	12 748	7 438	10 273	10 183	11 114	1 634
Total	393 033	167 331	225 702	141 837	208 369	206 319	218 835	6 867

# Relevé des données - Aire urbaine de Montpellier :

Aire urbaine 99 :	Montpellier							
moyens de transport	lieu de résidence - lieu de travail							
	Nbre d'actifs ayant un emploi	dans la même commune	Dans autre commune (ensemble)	dont même unité urb.	dont même zone emploi	dont même dépt	dont même région	dont autres cas
Pas de transport	4 796	4 462	334	45	178	263	284	50
Marche à pied seule	12 372	11 750	622	92	201	220	272	350
Deux roues seul	6 374	4 084	2 290	783	2 066	2 211	2 252	38
Voiture partic seule	122 644	43 366	79 278	17 875	66 595	73 617	77 224	2 054
Transpt commun seul	9 113	6 061	3 052	813	2 129	2 419	2 647	405
Plusieurs modes trpt	11 480	6 863	4 617	966	2 924	3 288	3 700	917
Total	166 779	76 586	90 193	20 574	74 093	82 018	86 379	3 814

# Relevé des données - Aire urbaine de Marseille :

Aire urbaine 99 :	Marseille							
moyens de transport	lieu de résidence - lieu de travail							
	Nbre d'actifs ayant un emploi	dans la même commune	Dans autre commune (ensemble)	dont même unité urb.	dont même zone emploi	dont même dépt	dont même région	dont autres cas
Pas de transport	12 824	12 258	566	253	217	372	439	127
Marche à pied seule	44 297	42 887	1 410	508	432	733	959	451
Deux roues seul	14 344	11 399	2 945	2 019	1 912	2 713	2 866	79
Voiture partic seule	357 228	186 638	170 590	106 925	89 898	155 621	167 097	3 493
Transpt commun seul	56 998	47 803	9 195	5 823	4 935	7 992	8 387	808
Plusieurs modes trpt	38 580	27 813	10 767	5 909	4 854	8 323	9 001	1 766
Total	524 271	328 798	195 473	121 437	102 248	175 754	188 749	6 724

# Relevé des données - Aire urbaine de Lyon :



Aire urbaine 99 : Lyon								
moyens de transport	lieu de résidence - lieu de travail							
	Nbre d'actifs ayant un emploi	dans la même commune	Dans autre commune (ensemble)	dont même unité urb.	dont même zone emploi	dont même dépt	dont même région	dont autres cas
Pas de transport	24 204	22 613	1 591	910	1 258	1 158	1 478	113
Marche à pied seule	52 143	47 257	4 886	3 803	4 062	4 050	4 388	498
Deux roues seul	12 069	5 482	6 587	4 982	6 072	5 896	6 518	69
Voiture partic seule	452 400	101 684	350 716	230 951	307 797	283 534	346 419	4 297
Transpt commun seul	82 920	34 900	48 020	41 402	44 690	43 115	46 739	1 281
Plusieurs modes trpt	54 480	22 983	31 497	21 635	25 947	24 253	28 899	2 598
Total	678 216	234 919	443 297	303 683	389 826	362 006	434 441	8 856

## COMPARAISONS :

MODE DE TRANSPORT	PERSONNES ACTIVES AYANT UN TRAVAIL					
lieu de résidence / lieu de travail	TOTAL	Soit :	Dans la même commune	soit :	Dans 1 autre commune	soit :
<b>LYON</b>	<b>678 216</b>		<b>234 919</b>	<b>35 %</b>	<b>443 297</b>	<b>65 %</b>
<i>Seulement en voiture</i>	452 400	67 %	101 684	15 %	350 716	52 %
<i>Seulement transports com.</i>	82 920	12 %	34 900	5 %	48 020	7 %
<b>MARSEILLE-AIX</b>	<b>524 271</b>		<b>328 798</b>	<b>63 %</b>	<b>195 473</b>	<b>37%</b>
<i>Seulement en voiture</i>	357 228	68 %	186 638	36 %	170 590	33 %
<i>Seulement transports com.</i>	56 998	11 %	47 803	9 %	9 195	2 %
<b>LILLE</b>	<b>425 160</b>		<b>125 999</b>	<b>30%</b>	<b>299 161</b>	<b>70%</b>
<i>Seulement en voiture</i>	298 140	70 %	56 706	13 %	241 434	57 %
<i>Seulement transports com.</i>	35 776	8 %	10 855	3 %	24 921	6 %
<b>BORDEAUX</b>	<b>371 276</b>		<b>119 011</b>	<b>32%</b>	<b>252 265</b>	<b>68%</b>
<i>Seulement en voiture</i>	275 250	74 %	63 721	17 %	211 529	57 %
<i>Seulement transports com.</i>	27 603	7 %	10 855	3 %	16 748	5 %
<b>TOULOUSE</b>	<b>393 033</b>		<b>167 331</b>	<b>43%</b>	<b>225 702</b>	<b>57%</b>
<i>Seulement en voiture</i>	293 747	75 %	95 421	24 %	198 326	50 %
<i>Seulement transports com.</i>	25 250	6 %	16 986	4 %	8 264	2 %
<b>NANTES</b>	<b>288 223</b>		<b>113 495</b>	<b>39%</b>	<b>174 728</b>	<b>61%</b>
<i>Seulement en voiture</i>	206 902	72 %	60 086	21 %	146 816	51 %
<i>Seulement transports com.</i>	23 183	8 %	13 103	5 %	10 080	3 %
<b>MONTPELLIER</b>	<b>166 779</b>		<b>76 586</b>	<b>46%</b>	<b>90 193</b>	<b>54%</b>
<i>Seulement en voiture</i>	122 644	74 %	43 366	26 %	79 278	48 %
<i>Seulement transports com.</i>	9 113	5 %	6 061	4 %	3 052	2 %

### Interprétation des tableaux :

A Lille, seul 30% de la population active ayant un emploi travaille dans la même commune que celle de sa résidence, tandis qu'à Marseille, plus de 60% de la population active ayant un emploi travaille et habite dans la même commune. Si on peut y voir une différence dans les usages entre nord et sud, il faut certainement y associer (partie suivante) la prise en compte des variations de surface dans les découpages communaux : comme on l'a déjà relevé quantitativement, la taille des communes dans l'aire urbaine marseillaise est 5 fois plus importante que dans l'aire urbaine lilloise.

Verticalement, ensuite, on peut lire dans le tableau un lien très clair entre le nombre absolu de personnes qui se déplace, et l'usage proportionnel des transports en commun : plus le nombre de déplacements est important, plus il se fait en TC.

A nouveau, cela peut également découler d'un élément spatial et non quantitatif, qui sera développé plus bas : l'étendue de la desserte existante en transport en commun, et le type de TC (il y a un métro à Marseille et à Lyon, et un VAL à Lille).

C'est à Lyon que les transports en commun étaient les plus utilisés (données INSEE de 1999), que ce soit pour se rendre dans sa propre commune comme dans une autre. A Marseille, l'utilisation des transports en commun est importante pour se déplacer dans sa propre commune mais ce n'est plus le cas d'une commune à une autre.

Lyon et Lille ont le réseau de transport en commun qui est le plus utilisé à une échelle intercommunale ; tandis que la voiture individuelle est particulièrement utilisée à Marseille, mais aussi Toulouse et Montpellier dès lors qu'il faut se rendre dans une autre commune.

Ce qui n'empêche pas, malgré cela, que Lille ait aussi la proportion la plus élevée (dans ce panel de villes ex-aequo avec Bordeaux) d'usage de la voiture, dès lors que l'on change de commune ; ce qui découle en fait de son taux absolu de mobilité intercommunale, qui est très important de manière générale.

Il semble donc qu'il faille s'en tenir, dans cette approche, à ne relever que quelques écarts très significatifs, sur les distances "résidences-travail" :

- Mis à part le cas de Marseille, qui est particulier (cfr. infra), c'est à Toulouse et à Montpellier que les parts de navetteurs intra- et inter-communaux restent les plus semblables ; partout ailleurs, le changement de commune domine dans les pratiques, dans un rapport de 2/3 au minimum.
- Lille et Lyon ont le taux de transport en commun sur les longues distances (inter-communaux) les plus importants ;
- Toulouse et Montpellier ont le taux d'usage de la voiture sur les petites distances (intra-communal) les plus importants.

- Déplacements inter-régions :

Il est intéressant en outre de nuancer encore ces informations sur les distances inter-communales les plus longues, en relevant les actifs qui travaillent dans une autre région que leur résidence (dernière colonne) :

Vers une autre région:	Lille	Nantes	Bordeaux	Toulouse	Mtpellier	Marseille	Lyon
Parmi ceux en voiture	3,7%	2,3%	1,6%	1,9%	2,5%	2%	1,2%
Parmi ceux en TC	4,6%	6,6%	4,6%	8,2%	13%	8,8%	2,66%

Dans ce cas, on constate que parmi ceux qui prennent la voiture, c'est à Lille qu'ils sont les plus nombreux à changer de région, tandis qu'ils sont en fait les moins nombreux à utiliser pour cela les transports en commun (il faut peut-être y relever un manque de communications de niveau transfrontalier). C'est à Montpellier, par contre, qu'on prend le plus facilement un transport en commun dès lors que l'on change de région pour aller travailler (suivi par Toulouse et Marseille).

- Pratiques spécifiques :

Enfin, on peut également profiter de ces données pour comparer deux types de pratiques aux extrêmes des possibilités envisagées par l'INSEE : le travail à domicile, d'un côté ; l'usage de la plurimodalité pour se rendre à son travail, de l'autre.

	Lille	Nantes	Bordeaux	Toulouse	Mtpellier	Marseille	Lyon
Pluri-modalité	6,7%	7,3%	6,7%	7,2%	6,8%	7,3%	6,7%
Travail à domicile	3,2%	4,2%	3,1%	3,2%	2,9%	2,4%	3,5%

On peut observer ici qu'il y a en fait très peu d'écarts dans ces pratiques plus particulières :

- entre 6,7 et 7,3 % des actifs conjuguent plusieurs modes de transports, et cela, quelques soient : la région, le réseau disponible, la quantité de déplacements, etc.

- le travail à domicile est assez peu usité également (autour de 3%) et cela, quelques soient les conditions de mobilité - même si on peut relever des valeurs très légèrement supérieure à Nantes (4,2%) et inférieure à Marseille (2,4%).

## **CHAPITRE 2.**

### **LA FORME URBAINE**

#### **EN CARTOGRAPHIE TRANSVERSALE**

Si nous avons pu dégager jusqu'ici quelques spécificités de chaque situation à travers une comparaison de données chiffrées (partie A), il a également été relevé à plusieurs reprises le besoin soit de préciser soit de comprendre les observations quantitatives à travers une mise en espace de celles-ci.

Cette deuxième approche des formes urbaines existantes (donc encore en amont d'une vision projectuelle) propose donc des représentations spatiales, à même échelle, de ces caractéristiques, parce que :

- la vision issue de la première partie ne rend pas compte de l'organisation géographique de l'urbanisation : la forme de son étalement mais aussi l'hydrographie et d'autres coupures, la proximité (Lille) ou l'éloignement (Toulouse) des autres agglomérations, etc.
  - seules les cartes peuvent représenter les recouvrements réels des différents périmètres (entre le pôle urbain et la communauté urbaine par exemple), qui sinon ne sont étudiés qu'en nombre de communes, nombre d'habitants ou nombre d'hectares sans situer lesquels sont concernés.
  - et se baser uniquement sur des définitions telles que celles de l'INSEE sans regarder la géographie des lieux implique certains *a priori* qui ne permettent pas toujours d'appréhender la complexité réelle d'une situation d'aire urbaine actuelle.
- Par exemple, selon l'INSEE : dans chaque aire urbaine, il ne peut y avoir qu'un seul "pôle urbain" ; ou encore, les aires urbaines doivent être "d'un seul tenant et sans enclaves", ce qui n'est sûrement pas la réalité des pratiques liées à la voiture et aux transports en commun d'échelle intermédiaire.

Il en résulte donc que tant les chiffres que les définitions elles-mêmes appellent de manière complémentaire, des représentations cartographiques.

Mais ce n'est pas suffisant : le premier travail de cartographie comparée (port-folio 1) qui suit, constitué à partir d'atlas déjà existants, va en outre montrer l'utilité, voire la nécessité, de produire soi-même sa propre cartographie, en fonction des questions posées.

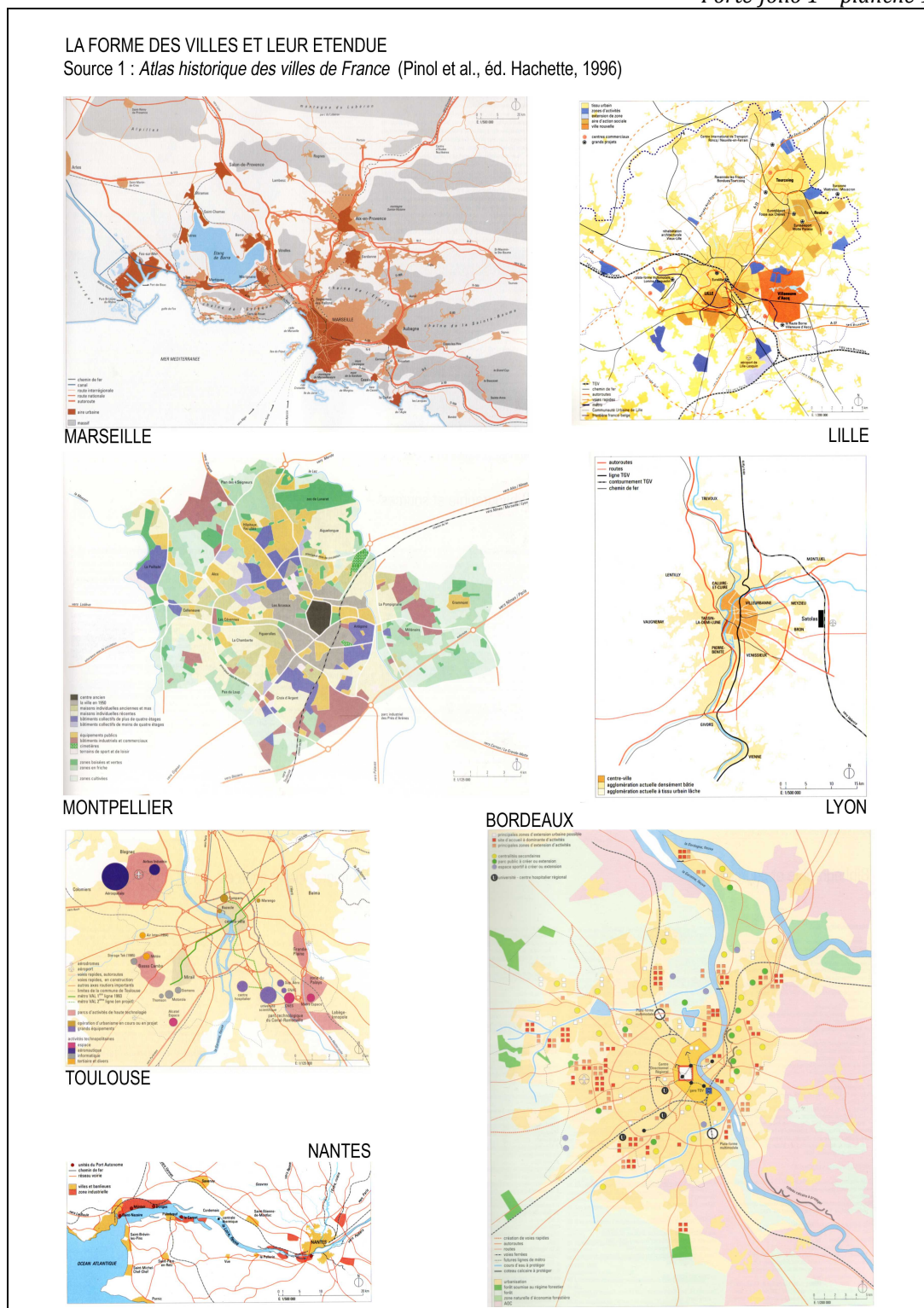
L'approche transversale des données issues des recensements, des définitions de l'INSEE, des définitions des périmètres institutionnels opératoires (des intercommunalités et des SCOT) et de leur représentation géographique qui constitue cette partie a pour but de mettre en évidence la spécificité des situations de chaque ville analysée, face à :

- l'étalement de la forme urbaine, même si toutes se soucient de densité ;
- aux possibilités de mobilité, même si la plupart se sont dotées de lignes de tramways ;
- à l'organisation de leurs périmètres d'intercommunalité, même si tous cherchent à représenter au mieux les pôles ou les aires urbaines.

## A. ETAT DES LIEUX (SOURCES EXISTANTES)

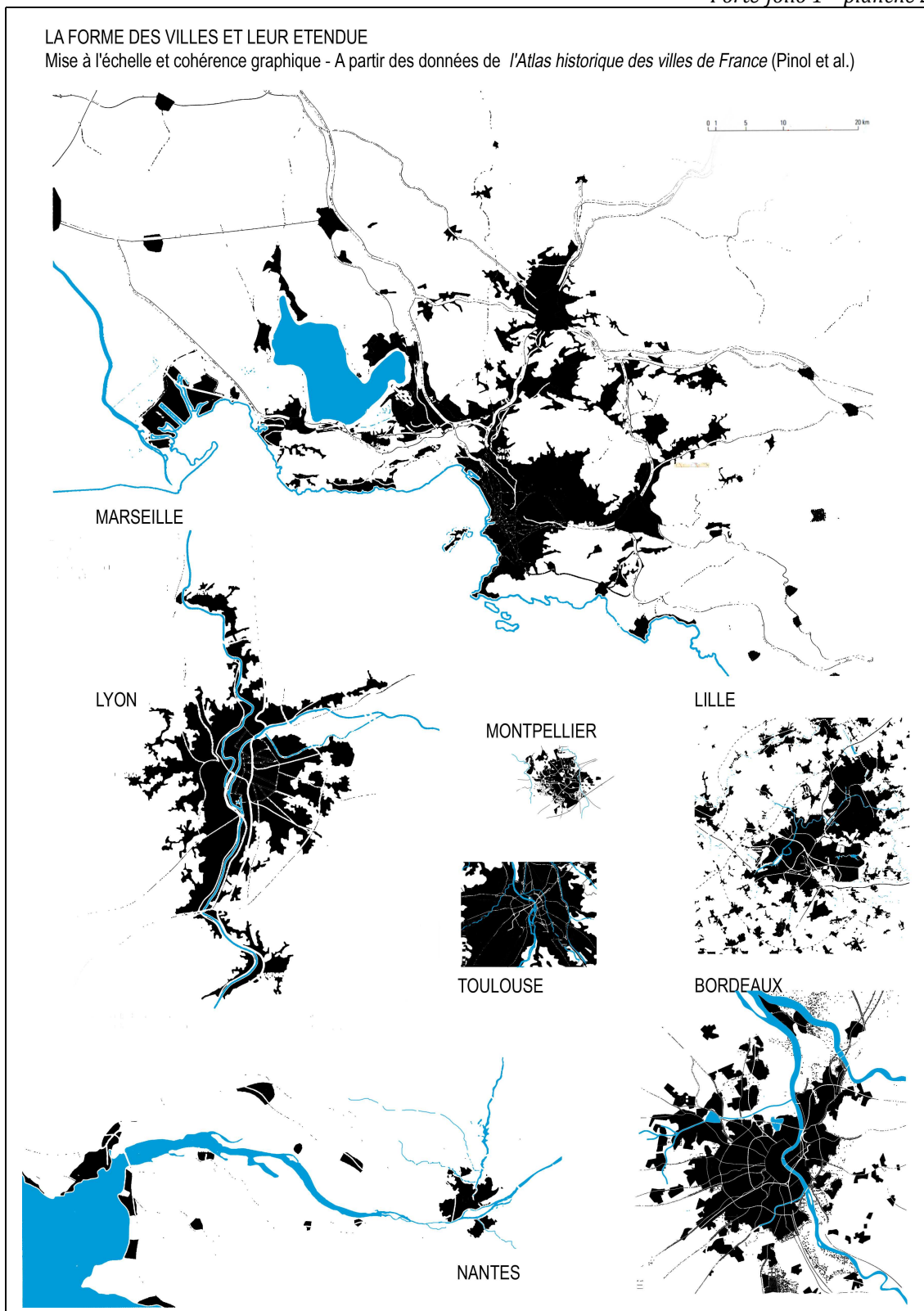
Le premier regard transversal sur les agglomérations a été fait au moyen d'une source existante : l'Atlas Historique des Villes de France, un travail ambitieux et très complet, coordonné par Jean-Luc Pinol et paru en 1996. Notre premier but était de s'assurer de ne pas refaire des travaux qui ont déjà été fait et, au contraire, de les exploiter pour une première approche des questions posées.

Porte-folio 1 – planche 1



Mais il est apparu sur cette base qu'aucune planche dans cet ouvrage de référence ne présentait toutes les villes à la même échelle et avec le même graphisme (si ce n'est dans leur état très ancien de villes fortifiées). C'est pourquoi nous y avons alors sélectionné, pour chaque ville, les cartes présentées à la plus large échelle, nous les avons regroupées (planche 1), puis mises à la même échelle (planche 2).

*Porte-folio 1 – planche 2*



Suite aux réactions de surprise de la part des chercheurs face à ces deux planches<sup>6</sup>, en particulier ceux de l'équipe de Nantes, la vérification qui a suivi, de toutes les échelles de ces cartes, est à l'origine de quelques observations, dont ont découlé les modes opératoires de cette recherche :

- il y a en effet plusieurs erreurs dans les échelles des documents présentés dans cet ouvrage (cfr. par exemple planche 1 : échelle graphique de Marseille, on passe de 5 à 20 au lieu de 10) mais :
- mais il n'y a pas d'erreur dans l'échelle de représentation de Nantes (distance de vérification : 5km pour la longueur de l'île de Nantes)
- par contre, il y a bien une erreur dans l'échelle de représentation de Montpellier<sup>7</sup> (la carte publiée dans l'atlas est deux fois trop grande),... bien que les chercheurs de cette agglomération n'aient, eux, pas réagi.

Mais la remarque des chercheurs de Nantes se comprend dès lors qu'on constate que la tache orange (planche 1) indiquant l'agglomération est bien plus petite que celle de l'agglomération indiquée sur les cartes IGN notamment, comme on le verra dans la partie suivante (basée sans doute sur des données plus anciennes).

Ces quelques faits, loin d'être anecdotiques, mettent en fait en évidence l'intérêt et la nécessité d'une de nos principales hypothèse méthodologique, produire soi-même sa propre cartographie de recherche.

On remarque en effet qu'outre les erreurs d'échelle que nous avons pu identifier dans l'ouvrage analysé, les dates des cartes et donc des données représentées peuvent varier de plusieurs années, et les cadrages également sont variables selon le message que l'image doit transmettre (cartographie thématique) : ainsi, l'agglomération de Toulouse est coupée et pas celle de Montpellier ; autour de Lille, des agglomérations secondaires sont indiquées et pas autour de Lyon, etc.

De ces observations découle donc l'hypothèse que pour répondre à ses propres questions, il faut produire sa propre cartographie. Cela, afin de ne pas dépendre de la date, de la qualité, des messages véhiculés par les sources d'autres auteurs, mais aussi, dans le but de produire des représentations les plus homogènes possibles et donc le regard le plus transversal, en représentant uniquement les éléments les plus pertinents par rapport à la question posée et en utilisant les sources les plus adaptées à la précision nécessaire de ces éléments.

Même si certaines observations que l'on pourra faire sur les documents suivants sont parfois des caractéristiques qui auraient pu être visualisées ici, elles ne pouvaient pas être vraiment établies sur ces premières planches parce qu'elles auraient toujours pu être attribuées à des écarts entre les données représentées.

---

<sup>6</sup> Lors de la présentation de ces planches au 9<sup>e</sup> séminaire POPSU (juillet 2007).

<sup>7</sup> Références mesurées pour la vérification des échelles : île de Nantes = 5km ; cœur de Lille = 4 km ; rade de Marseille = 10 km ; rayon historique de Bordeaux = 2,5 km ; rayon de la rocade de Toulouse à la boucle du fleuve = 3 km ; 6km entre la place Bellecour et la rocade est de Lyon ; Montpellier : 1,5 km entre la voie ferrée et le Lez (3 km dans l'Atlas historique) ou 6 km entre le rond point de la Mosson et le Lez (12 km dans l'Atlas historique).



## B. FORME ET STRUCTURE DES AGGLOMÉRATIONS

Cette partie a pour but de produire des documents cartographiques spécifiques permettant d'analyser, d'un point de vue spatial, les questions développées précédemment de manière quantitative : c'est-à-dire, la situation dans laquelle se trouve chaque agglomération en terme de répartition de la densité, découpages administratifs et institutionnels, et modalités de déplacements,

Après avoir décrit la manière dont les documents originaux de ce deuxième porte-folio ont été élaborés, une interprétation de ceux-ci sera présentée suivant trois grilles de lecture :

- le rapport entre la forme de l'agglomération et deux types de structures : le réseau viaire d'abord, les différents types de réseaux ferrés, ensuite ;

- un regard comparatif sur les formes d'urbanisation qui composent de manière significative le périmètre du pôle urbain concerné sans être répertorié graphiquement par l'IGN comme étant de l'urbanisation agglomérée. Une lecture de la trame de base de l'urbanisation longue est ainsi possible.

- L'analyse d'une structure par polarités, à l'échelle des départements concernés, basée sur la fréquence et la distance des déplacements domicile-travail entre communes, recensés par l'INSEE et cartographié par lui ; cette approche complète les données déjà présentées en partie précédente, à l'échelle communale d'une part et supra-régionale, de l'autre.

### **1. Protocole de conception des cartes**

*Fond de plan* : IGN 100.000 / précisions ponctuelles IGN 25.000

*Etendue de l'agglomération* (gris) : zones IGN indiquées en orange (bati) et en gris (industries).

Les conventions de l'INSEE comme les consignes de l'Europe sont aujourd'hui de considérer comme "aggloméré" deux constructions séparées de moins de 200m. On ne tient pas compte (à l'IGN) dans ce calcul des infrastructures.

*Réseau viaire* (rouge) : routes principales relevées par l'IGN (niveaux rouges, oranges et jaunes).

*Réseaux ferrés* (noir) :

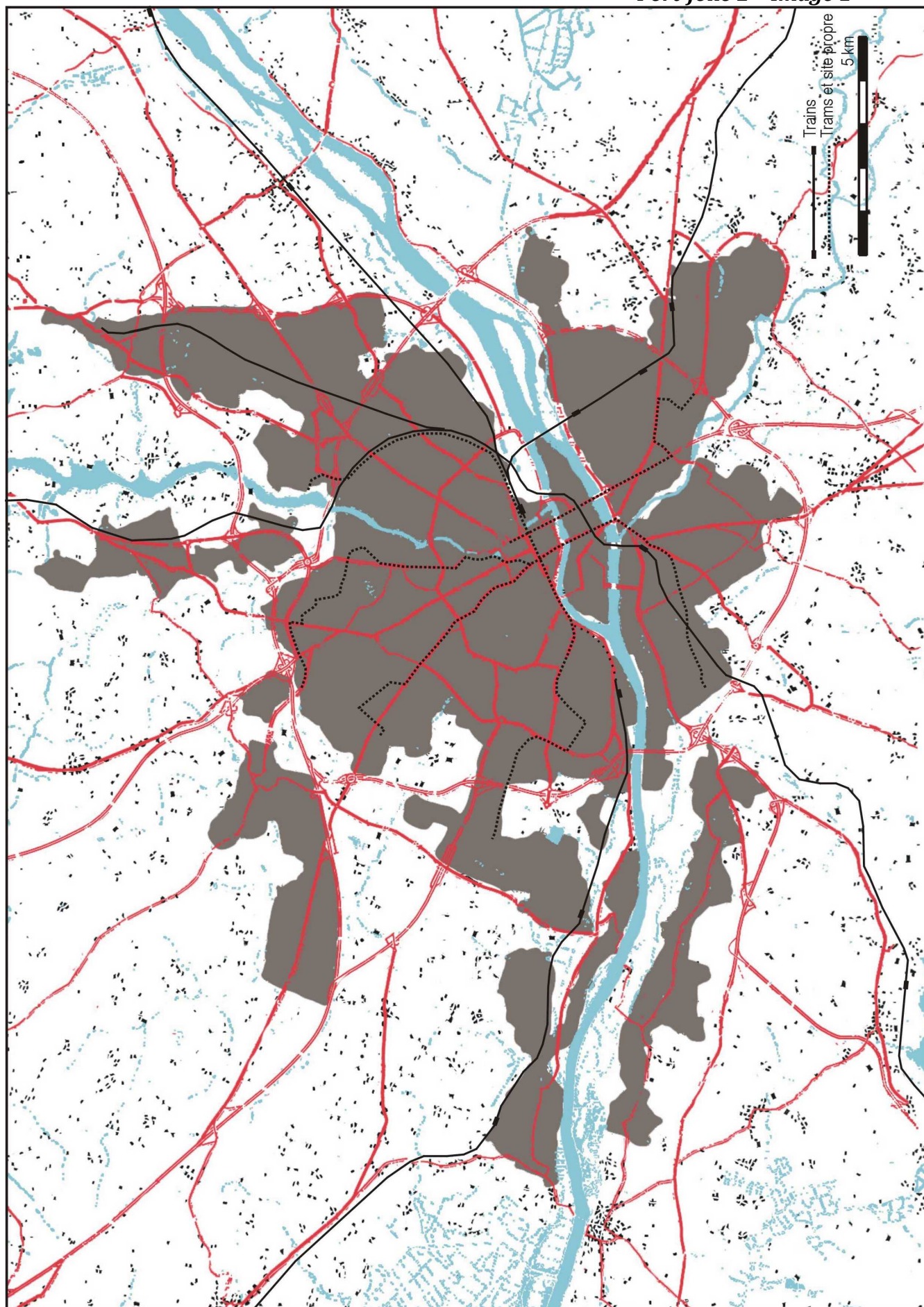
- chemins de fer : tracés IGN, gares et stations indiquées par les plans de déplacements locaux.

- TGV : les lignes sont différenciées si les tracés sont spécifiques au TGV (Lignes à Grande Vitesse)

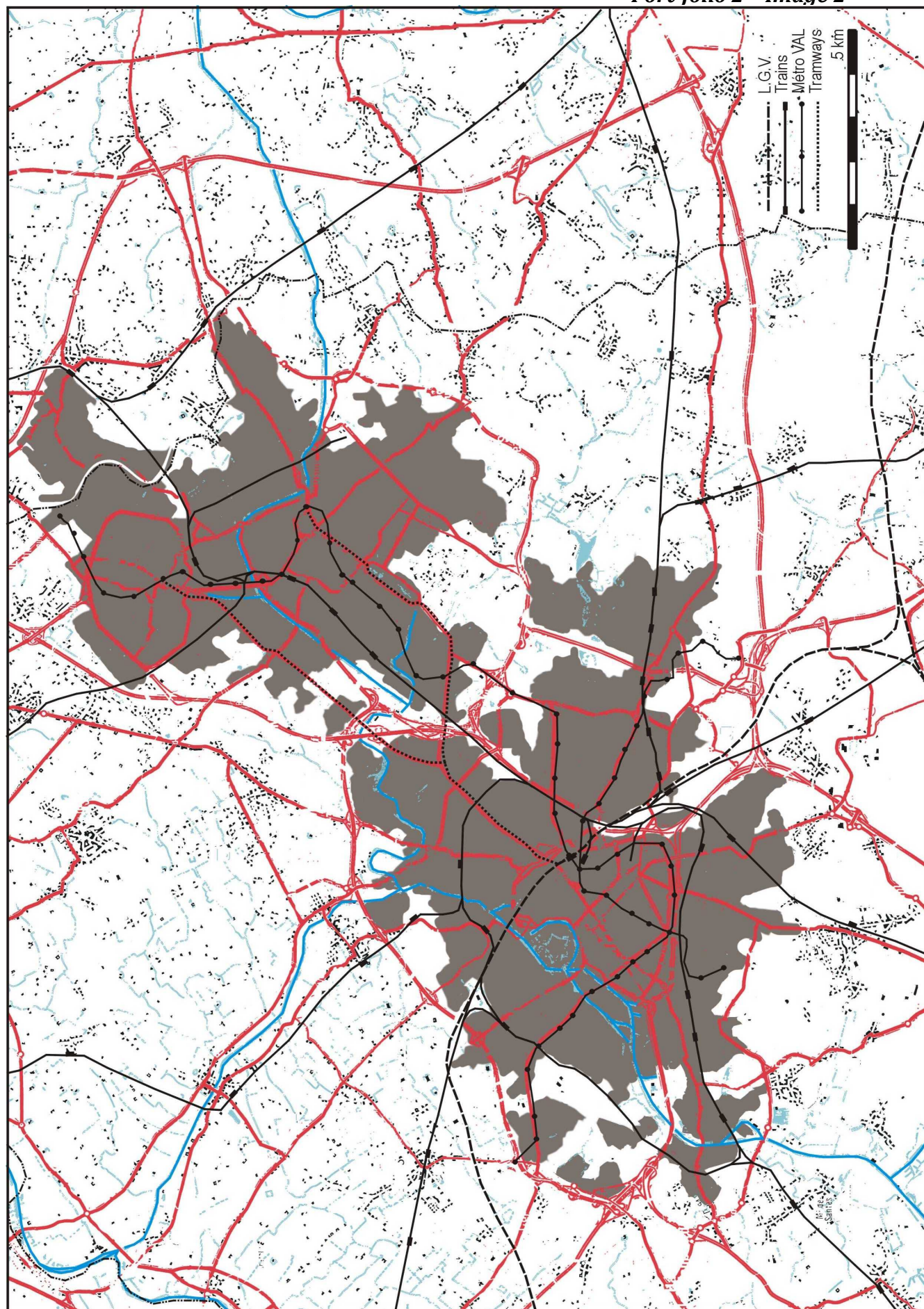
- Tramway : tracés indiqués sur les plans de déplacements locaux et repérés sur le fond de plan ; arrêts non mentionnés.

*Urbanisation dispersée* : retranscription du bâti dispersé issu de la source IGN (généralisation cartographique au 1/100.000 : en moyenne un carré noir pour 2 ou 3 bâtiments).

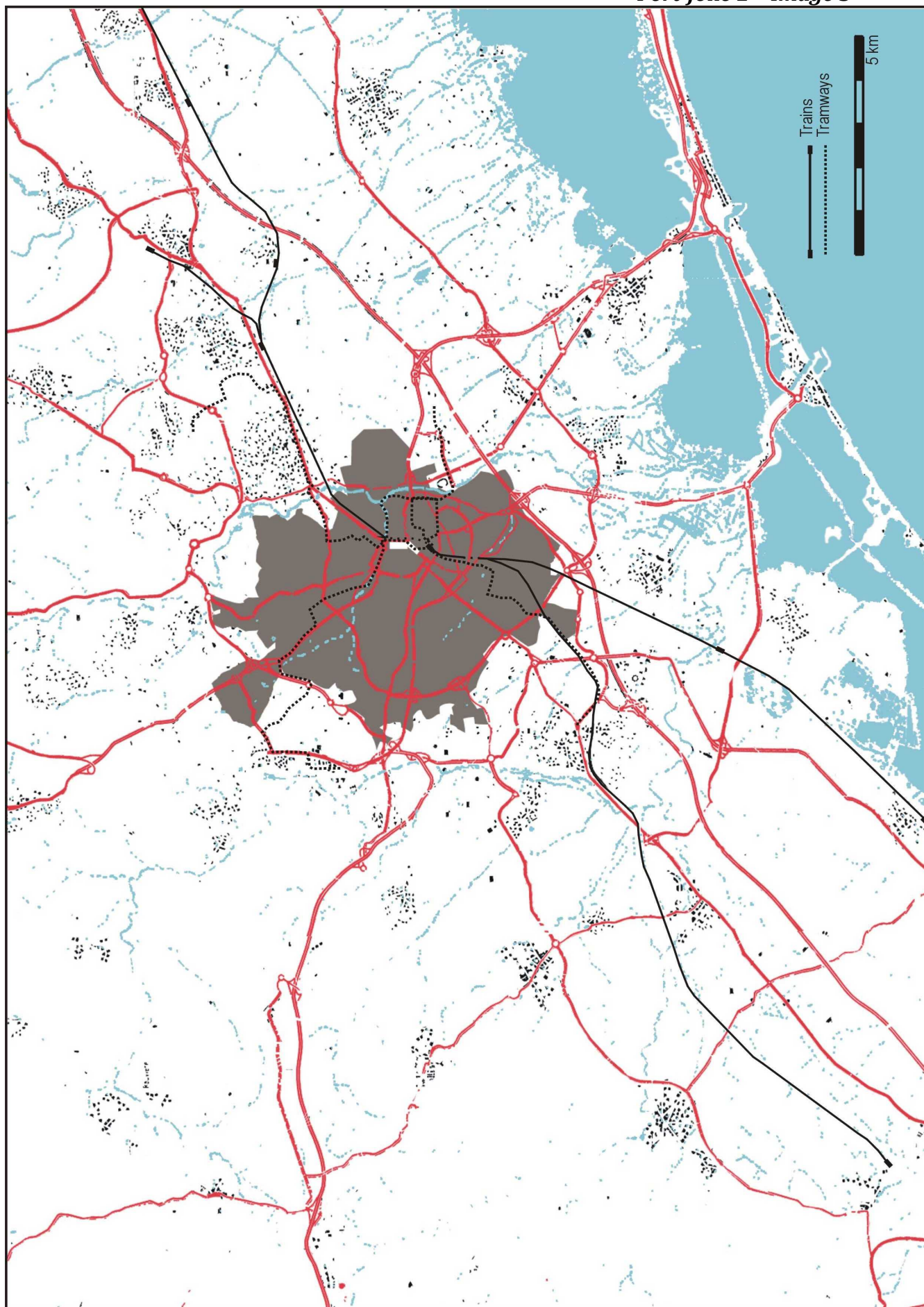




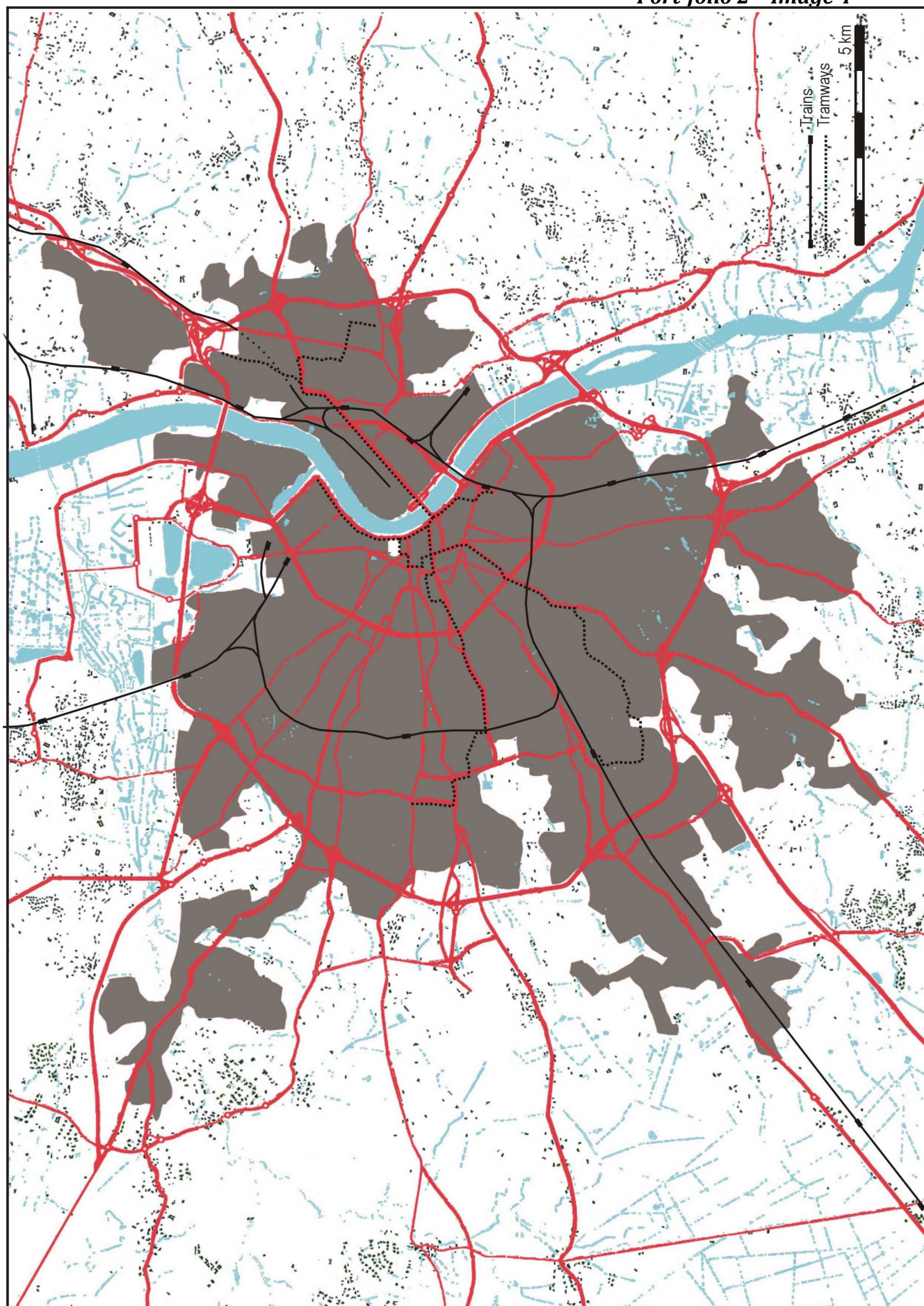












## **2. Forme de l'agglomération et structure du réseau viaire**

Le rapport au fleuve rapproche Nantes et Bordeaux : une demi-structure radio-concentrique focalise la centralité (historique) en bord de fleuve. Dans les deux cas, l'autre bord immédiatement en vis-à-vis est investi, dans une stratégie d'extension de centralité – le terrain en face faisant en réalité partie de la commune centrale.

L'accroissement de "centralité" fonctionne dans ces deux cas parce qu'elle fait le joint avec d'autres communes densément urbanisées au delà des nouvelles ZAC (de Floirac à Lormont à Bordeaux, la rive gauche à Nantes), ce qui n'est pas le cas par exemple à Montpellier, où le terme "d'extension" est dès lors plus adéquat. (rem : comparer aussi à *Lyon avec Confluence*)

A Bordeaux, on peut observer que l'extension de l'agglomération est étroitement liée au réseau viaire radial, avec une structure assez nette en doigt de gants, ce qui est aussi visible à Nantes.

Par contre, la structure viaire et la forme de l'agglomération de Lille diffère totalement des deux autres.

Même si l'agglomération lilloise apparaît elle aussi en deux entités, séparées ici par des infrastructures routières et non un fleuve, les étendues de ces deux entités sont de taille beaucoup plus comparables que dans les deux cas précédents.

Et la lecture de Lille, dès lors, n'est pas du tout radio-concentrique : toute forme de centre paraît même rejetée latéralement, plutôt en bordure des quartiers, comme la citadelle jadis, puis le quartier des gares, ou encore aujourd'hui, tous les projets liés à l'eau (canal à Roubaix, haute Deule,...)

Ce qui est un atout pour la création de liens entre les quartiers.

La structure viaire de Lille, ensuite, est composée d'une série de mailles non pas emboîtées de manière concentrique et croissantes, mais adjacentes et de tailles comparables. Ces mailles enserrant plus l'urbanisation qu'elles ne la structure radialement, contrairement à Bordeaux (c'est-à-dire qu'il y a peu d'endroits où l'urbanisation s'étale sans buter sur une infrastructure, ce qui n'est pas le cas des structures plus radiales).

La lecture spatiale de Montpellier, quant à elle, est perturbante parce qu'elle reproduit une structure sensiblement comparable (un radio-concentrique asymétrique, dont la centralité est décalée vers la vallée, ici celle du lez) mais à une toute autre échelle : quand les premières rocade de Bordeaux comme de Nantes ont un rayon qui se rapproche de 2km puis de 6km, Montpellier a déjà un premier anneau d'un km de diamètre, puis une première rocade de 3 km de rayon.

Malgré une organisation semblable, on constate que la taille de cette structure est approximativement deux fois plus petite que les précédentes, ce qui n'apparaît qu'une fois mise à la même échelle.

Enfin, on perçoit à Montpellier un rapport plus étroit que dans les précédentes entre l'étendue de l'agglomération et la présence de différents effets de seuils, que sont les rocades successives (comme à Lille), ou les découpages communaux (cfr. port-folio n°4).

### **3. Forme de l'agglomération et structure des réseaux ferrés**

Ces cartes permettent ensuite de visualiser l'importance de la desserte de chaque agglomération par des réseaux ferrés :

- 3 lignes SNCF partent de Montpellier et desservent 7 gares dans ce périmètre
- 5 lignes SNCF partent de Nantes et desservent 8 gares dans ce périmètre
- 5 lignes SNCF partent de Bordeaux et desservent 18 gares dans ce périmètres
- 9 lignes SNCF partent de Lille et desservent 40 gares dans ce périmètres
- plus 2 lignes de Métro (VAL) qui rajoutent 45 stations desservies dans l'agglomération de Lille.

A cette lecture quantitative, on rajoute la visualisation des structures de réseau différentes :

- Montpellier ne forme pas un nœud sur le réseau ; il est plus proche d'un simple arrêt sur une ligne, malgré l'ouverture d'une fourche vers le sud.
- Bordeaux, malgré une forme apparente de ligne circulaire, a en réalité un passage obligé pour toutes les lignes par la gare St Jean et chaque ligne en commande une autre : la structure du réseau est en fait linéaire, constitué de simples fourches.
- Nantes est à la croisée de deux lignes principales, qui la traverse de part en part, et une ligne supplémentaire complète l'étoile de cette polarité.
- Lille enfin possède une "ceinture" ferroviaire, utilisée pour les marchandises notamment (cfr. friches) ; elle est aussi la seule agglomération étudiée ici qui possède un tracé différent pour les trains à grandes vitesse (la Ligne à Grande Vitesse de Paris vers Bordeaux s'arrête à Tours et la LGV de Paris vers Nantes s'arrête à Le Mans). Enfin, Lille est la seule agglomération dans ce panel qui dispose d'un métro, ce qui lui donne de loin le réseau le plus dense et l'agglomération la mieux desservie en réseaux ferrés.

Le réseau sur rail de Nantes est assez bien complété par les lignes de tramways (en y rajoutant les bus en site propre), avec 6 branches dont les tracés rayonnants sont assez diversifiées (cela s'insère facilement dans la structure radio-concentrique).

L'agglomération de Bordeaux, par contre, plus grande, étendue et peuplée que les deux autres, propose un réseau encore assez pauvre par comparaison avec la desserte existante à Nantes (et bien sur, celle du métro à Lille), avec encore de grandes lacunes dans les diagonales Nord-ouest et sud-est.

A Montpellier, le réseau n'est pas plus dense mais en revanche, vu la taille deux fois inférieure de la structure agglomérée, on perçoit visiblement que 1 ou 2 lignes supplémentaires suffiraient à couvrir le périmètre de l'agglomération morphologique.

Enfin, il est aussi intéressant de remarquer comme à Bordeaux, il y a peu de différenciation entre les tracés viaires et les tracés ferrés, qui desservent grosso modo les mêmes localités ; les principales radiales viaires et les radiales ferrées sont un peu plus différenciées dans le cas de Nantes, mais c'est surtout autour de Lille que l'on perçoit une différence importante entre les zones urbanisées par le réseau ferré et celles développées autour du réseau viaire.

#### **4. Forme de l'urbanisation non-agglomérée**

A Montpellier, l'urbanisation dispersée dans les environs de cette ville forme en réalité de petites agglomérations bien distinctes les unes des autres ; on y lit certainement l'influence du relief, beaucoup plus important que dans les autres cas mais aussi, une culture méridionale du village regroupé. Même si la faible densité caractérise sans doute ces petites agglomérations environnantes, elles regroupent néanmoins en leur sein la quasi totalité des constructions séparées.

A Nantes, par comparaison, l'urbanisation dispersée est incroyablement parcellisée, divisée : on y voit un semis très régulier de constructions à peu près isolées, à distances égales les unes des autres ; les regroupements sont par contre très minoritaires.

A Lille, c'est là que l'urbanisation non agglomérée est la plus importante, elle atteint presque la densité "limite" qui la ferait basculer dans la représentation agglomérée. Mais ce qui frappe surtout est que cette urbanisation dispersée est néanmoins structurée : des formes urbaines apparaissent à cette échelle, comme par exemple celle des rues et des places, qu'il est possible ici de lire en creux dans l'agencement du bâti, de même qu'un rapport étroit avec les gares.

L'urbanisation dispersée autour de Bordeaux enfin, est la moins typée, la plus difficile à caractériser ; mais ce qui frappe sans doute est la différence dans la forme de cette urbanisation entre la rive gauche et la rive droite.

Rive gauche, on observe de grandes zones non urbanisées qui alternent avec de larges rassemblements constructions, peu denses ; tandis que la rive droite possède une urbanisation dispersée plus régulièrement diffusée sur le territoire, qui mixte des situations très unitaires, comme autour de Nantes, avec des structures de rues qui apparaissent comme autour de Lille.

#### **5. Structure des déplacements : spatialisation de la mobilité (par départements)**

##### **• Ville la plus fréquentée**

La première planche du port-folio qui suit donne une bonne image de la structure de l'armature urbaine des départements concernés et permet de lire notamment l'organisation hiérarchique des villes du département (et quelques limitrophes).

Ainsi, le département de la Gironde est très clairement de type macrocéphale<sup>8</sup>, avec la ville de Bordeaux qui jouit d'une suprématie importante dans le système relatif des villes du département.

---

<sup>8</sup> Terminologie issue de l'étude géographique sous la direction de Denise PUMAIN : *Le système des villes européennes*, Paris : Anthropos, 1994, 201p.

La situation inverse se lit dans le système urbain du département du Nord, où entre 6 et 8 villes se partagent de manière presque équivalente l'attractivité sur les communes avoisinantes.

Le département de l'Hérault est clairement bi-polaire, avec deux villes qui se partagent de manière à peu près égale la quasi totalité des fréquentations à partir des autres communes.

Le département de Loire Atlantique montre l'organisation la plus proche d'une distribution théorique des villes (une ville de rang 1, deux villes de rang 2, quatre villes de rang 3, etc.)

### • **Temps d'accès à la ville la plus fréquentée**

Cette deuxième planche permet de confirmer les observations de la planche précédente mais surtout, de tester la causalité possible de l'accessibilité.

Ainsi, on observe que :

- Bordeaux est la ville la plus fréquentée du département *malgré* des distances à parcourir très importantes ;
- les villes fréquentées dans le Nord sont nombreuses *parce que* on y privilégie globalement la plus proche ;
- l'accessibilité dans l'Hérault est elle-même distribuée symétriquement autour des deux polarités et forme des bandes parallèles à la côte.
- celle du Loire Atlantique par contre est distribuée en anneaux, d'accessibilité décroissante, typique de la structure radio-concentrique qui organise ici la position relative des villes.

### • **Commune la plus fréquentée**

Cette troisième planche nuance de manière importante la perception classique centrée sur les villes principales (ci-dessus). C'est surtout la comparaison entre cette planche et la première qui est éclairante.

Ainsi, on remarque que dans le Nord, il y a peu de différence entre la représentation basée sur la ville la plus fréquentée et celle basée sur la commune la plus fréquentée. Mais en Gironde, par contre, il y a entre ces deux questions une différence frappante. Si les girondins ne fréquentent à peu près que Bordeaux comme "ville", par contre, ils ont un usage beaucoup plus fréquent d'autres communes qui ne sont pas des villes : ainsi, la rive droite principalement apparaît constellée d'une grande quantité de petites communes très fréquentées, où peu d'entre elles, en outre, prennent le pas sur les autres.

Le même effet est visible également dans le cas du département de l'Hérault, où une dizaine de communes également attractives apparaissent à côté de Montpellier et Béziers, qui garde néanmoins une certaine suprématie ; et le département de Loire-Atlantique enfin, présente encore une version de ce phénomène, quoique bien plus atténué par le fait que les 3 villes repérées continuent ici à dominer hiérarchiquement les autres.

(rem : regarder aussi combien de communes ont le statut de villes dans chaque département)



• Distance de la bretelle d'autoroute la plus proche

La Gironde, de part sa taille et l'enclavement relatif de sa partie ouest, montre de grandes disparités entre communes dans leur accessibilité aux réseaux viaires rapides, avec plus d'un quart des communes à plus de 20 km (voire plus de 40 km pour certaines) de toute autoroute, parmi lesquelles les communes les plus étendues.

La Loire-Atlantique présente par contre une assez grande homogénéité dans l'accessibilité des communes aux autoroutes : seules 4 communes se trouvent à plus de 40 km d'un accès autoroutier, dont cependant, la commune de St Nazaire, ville aujourd'hui associée à Nantes dans le même SCoT.

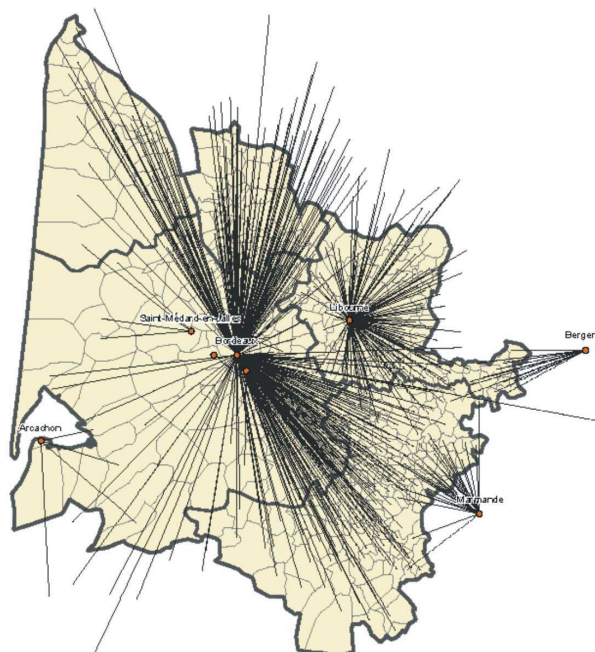
La carte relative à l'Hérault reproduit la lecture déjà faite par bandes parallèles à la côte, en l'enrichissant néanmoins par l'apparition d'un couloir de mobilité vers le Nord-Ouest, qui n'était pas visible sur les cartes des usages de fréquentation, peut-être parce qu'il est récent (ouverture de l'autoroute vers Clermont-Ferrand) ou parce qu'il intéresse peu la population locale.

La carte du département du Nord, enfin, met en évidence une différence de situation qui n'était pas encore apparue, entre la majeure partie du département, au nord, où l'accessibilité est excellente (moins de 20 voire de 10 km de distance à peu près partout) et l'extrême sud de celui-ci où, malgré la densité des réseaux nordiques, on trouve une quinzaine de communes à plus de 40km d'une bretelle d'autoroute.

### Port-folio 3 – Image 1

Ville la plus fréquentée par les habitants de chaque commune

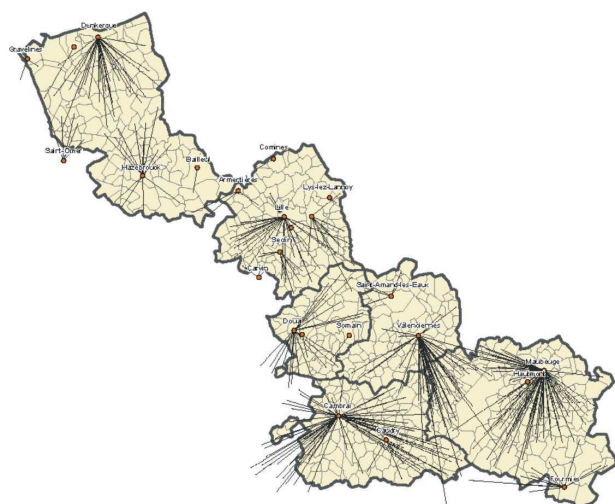
GIRONDE



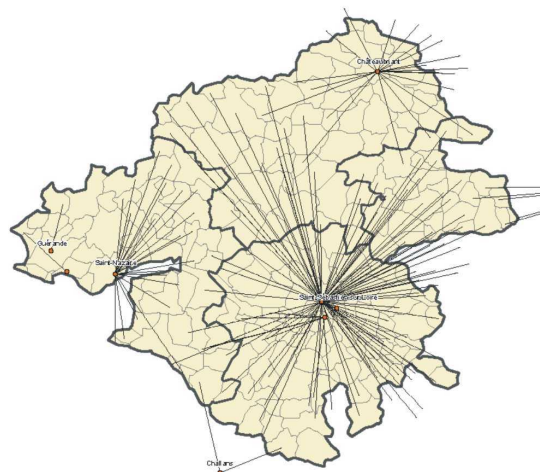
HERAULT



NORD



LOIRE-ATLANTIQUE

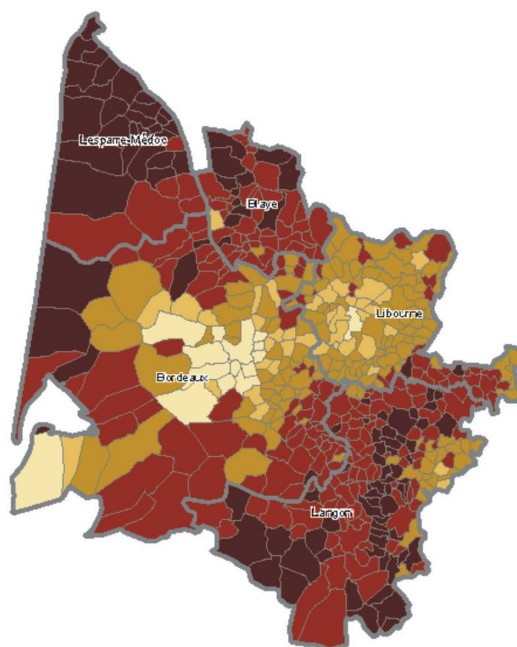


- © inventaire communal INSEE 1998

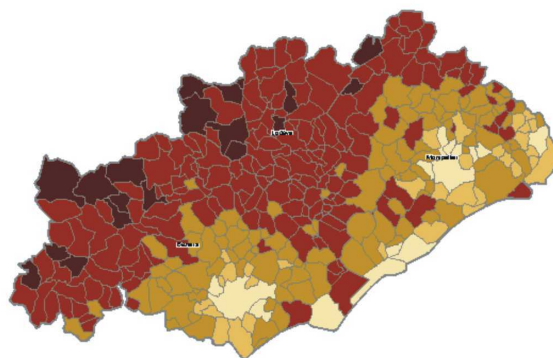
## Port-folio 3 – Image 2

Temps d'accès de la commune à la ville la plus fréquentée

GIRONDE



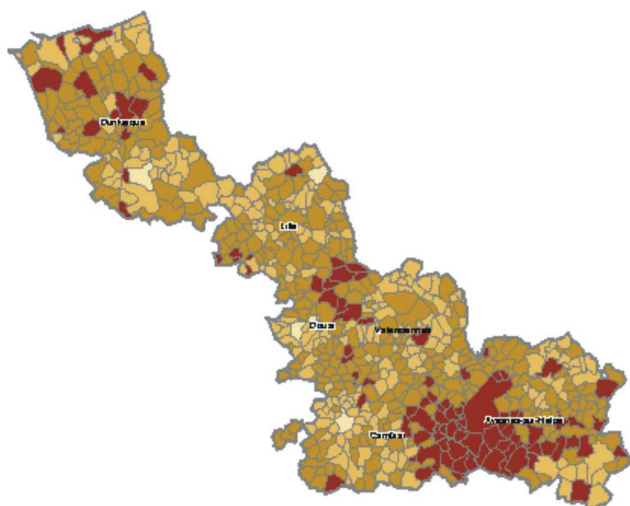
HERAULT



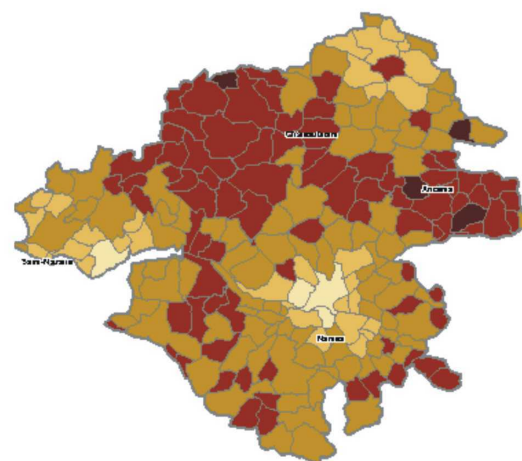
Distance à la ville  
la plus fréquentée en km

- Plus d'une heure
- De 30 à 60 minutes
- De 15 à 30 minutes
- Moins de 15 minutes
- Ville pôle

NORD



LOIRE-ATLANTIQUE



- © inventaire communal INSEE 1998

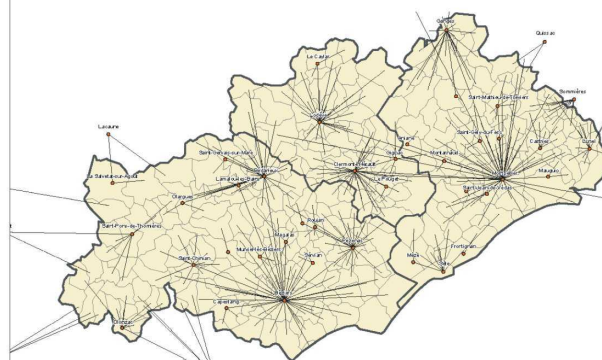
### Port-folio 3 – Image 3

Commune la plus fréquentée par les habitants de chaque commune

#### GIRONDE



#### HERAULT



#### NORD



#### LOIRE-ATLANTIQUE



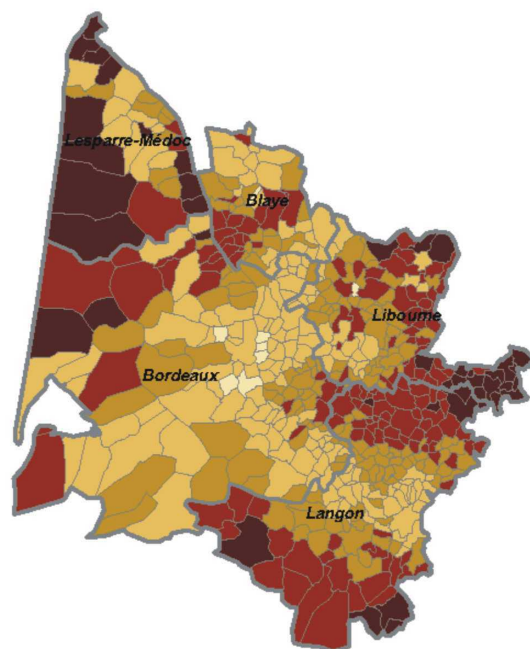
- © inventaire communal INSEE 1998



### Port-folio 3 – Image 4

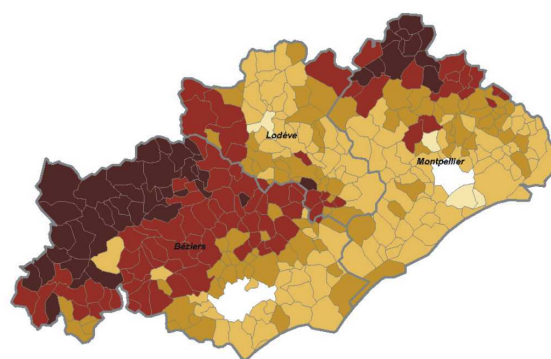
Distance entre chaque commune et la bretelle d'autoroute la plus proche

GIRONDE



Non réponse

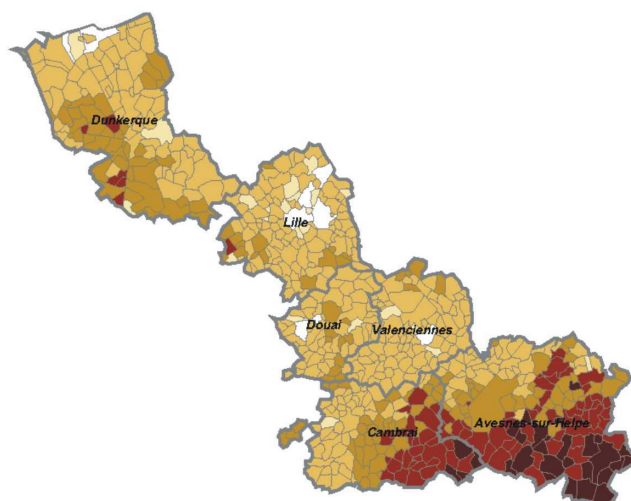
HERAULT



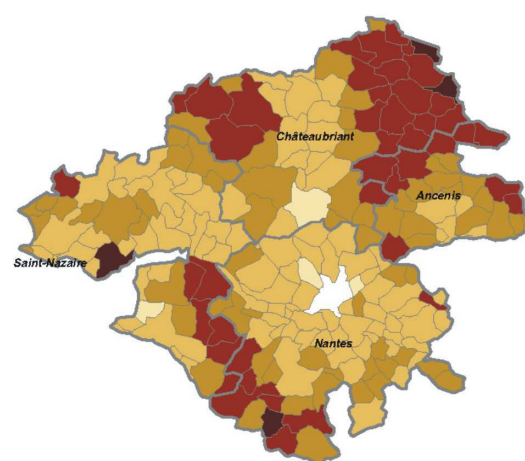
Distance à la bretelle d'autorout

- Plus de 40 Km
- De 20 à 40 Km
- De 10 à 20 Km
- Moins de 10 Km
- Présence sur la commune

NORD



LOIRE-ATLANTIQUE



- © inventaire communal INSEE 1998

## C. PERIMETRES OPERATOIRES DES AGGLOMÉRATIONS

Le dernier aspect considéré dans cette étude comme constitutif de la forme urbaine concerne ses limites, périmètres et découpages. A ce titre, le port-folio suivant permet d'analyser - et de comparer entre elles - différentes formes de définition extensive des villes étudiées par la plate-forme POPSU :

- l'agglomération morphologique, définie graphiquement par l'IGN
- le pôle urbain, défini par l'INSEE sur des critères de nombre d'emplois et de contiguïté des communes ;
- l'ensemble des communes regroupée sous la forme d'un EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale)
- l'ensemble des communes régies par un même SCoT (Schéma de Cohérence territoriale)

cette partie décrit l'essentiel des observations que l'on peut extraire de ces documents et constitue ainsi une des bases de comparaison sur lesquelles pourra s'appuyer le chapitre suivant ("la forme urbaine en projet") : une lecture des documents planification à grande échelle (SCoT et SD) et de leurs objectifs spatiaux, par rapport à la situation existante des agglomérations qui fait l'objet de ce chapitre.

### **1. Protocole de conception des cartes**

Les quatre données représentées sur ces cartes sont définies comme suit :

1- L'étendue de l'urbanisation agglomérée tel que relevée par l'IGN sur les cartes au 1/100.000. Le critère de cette représentation dite "zonale" (et non en bâtiments isolés) m'a été décrit en ces termes par les services de l'IGN: "*Quant à la distinction entre la zone agglomérée et les bâtiments avoisinants traités en bâtiments isolés, c'est une question d'appréciation du cartographe de la limite de la zone bâtie dense*"<sup>9</sup>.

2- L'étendue des communes appartenant au pôle urbain défini par l'INSEE. Les critères pour qu'un ensemble de communes appartienne à cette catégorie sont de deux types.

- Morphologique : elles doivent contenir une zone bâtie d'un seul tenant où "*aucune construction n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres*". Cependant, il ne sera pas tenu compte de certains éléments tels que les cours d'eau traversés par des ponts, des terrains publics (jardins, cimetières, stades, aérodromes...), terrains industriels ou commerciaux (usines, parcs de stationnement...).

- Quantitatif : cette zone bâtie doit contenir une population totale supérieure à 2000 habitants et un nombre d'emplois supérieurs à 5000. En outre, aucune commune de cet ensemble ne doit avoir plus de la moitié de sa population en dehors de la zone agglomérée commune.

3 - Le périmètre des communes faisant partie de l'EPCI : communauté urbaine ou communauté d'agglomération. Le critère : regrouper plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave qui forment, à la date de sa création, un ensemble de plus de

<sup>9</sup> Même approche dans deux courriers du service client IGN datés du 5 avril et du 29 mai 2007.

500.000 habitants (CU) ou de plus de 50.000 habitants autour d'une ou plusieurs communes centres de 15.000 habitants (CA). Ces communes s'associent "au sein d'un espace de solidarité, pour élaborer et conduire ensemble un projet commun de développement urbain et d'aménagement de leur territoire".

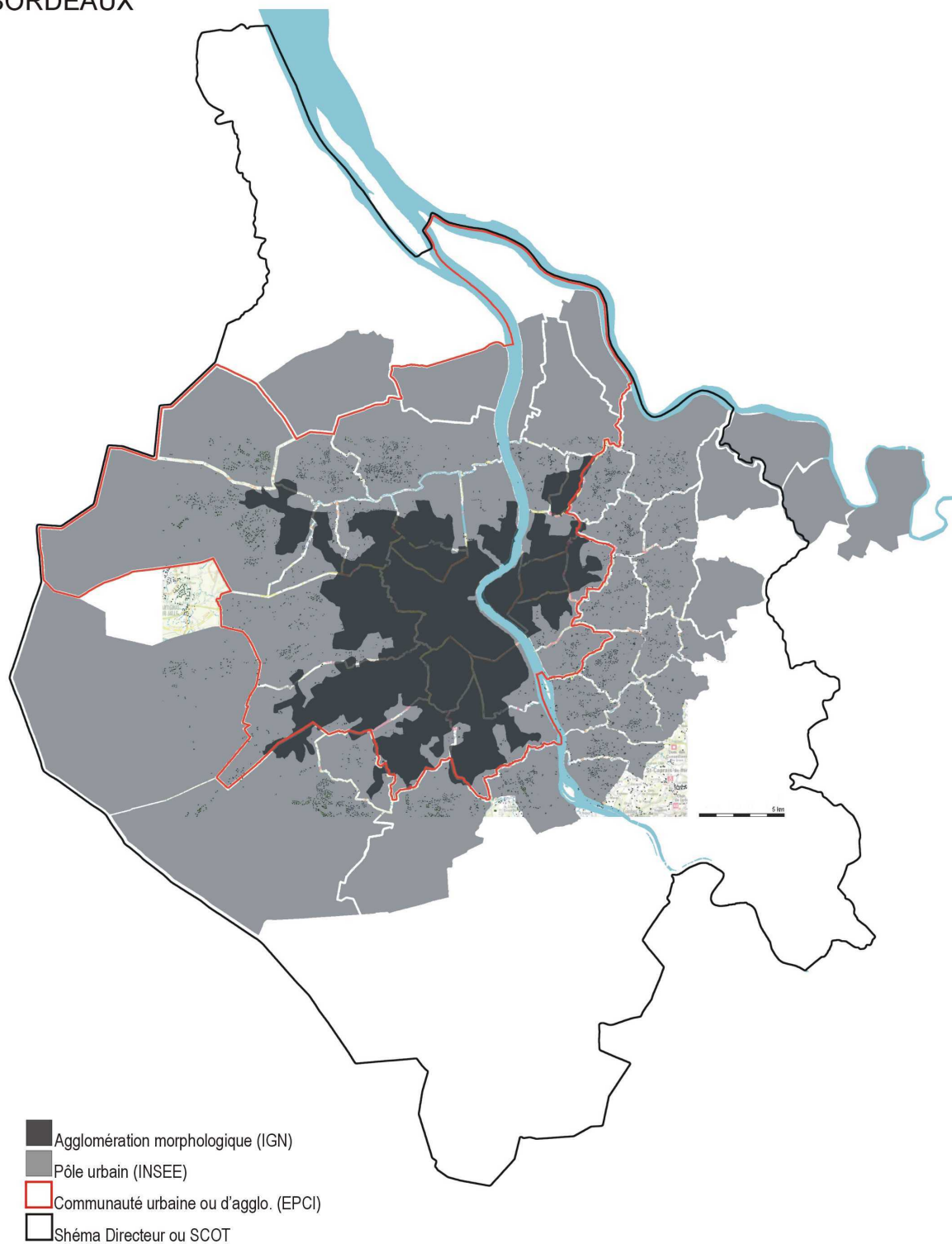
Les communes concernées sont relevées sur les sites Internet officiels de ces communautés (2<sup>e</sup> semestre 2007). Les limites de ces communes sont relevées sur le fond de plan IGN.

4 – Le périmètres des communes concernées par un schéma directeur (SD) ou de cohérence territoriale (SCoT). Critères : ce document d'aménagement élaboré par un ou plusieurs EPCI doit couvrir un territoire continu et sans enclaves mais son périmètre peut différer de celui du ou des EPCI qui le mettent en place (cfr. point d.).

Les communes englobées sont relevées sur les sites Internet officiels des EPCI (2<sup>e</sup> semestre 2007). Les limites des communes sont relevées sur le fond de plan IGN.

Comparaison : agglomération morphologique / pôle urbain / EPCI / SD ou SCOT

**BORDEAUX**

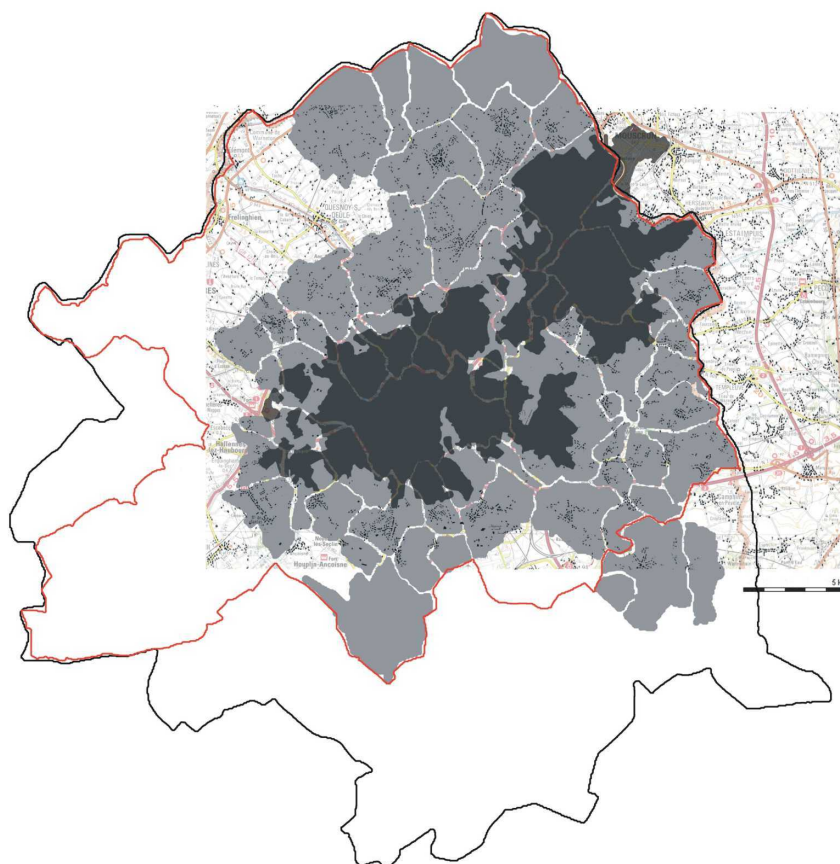


- © Bénédicte Grosjean



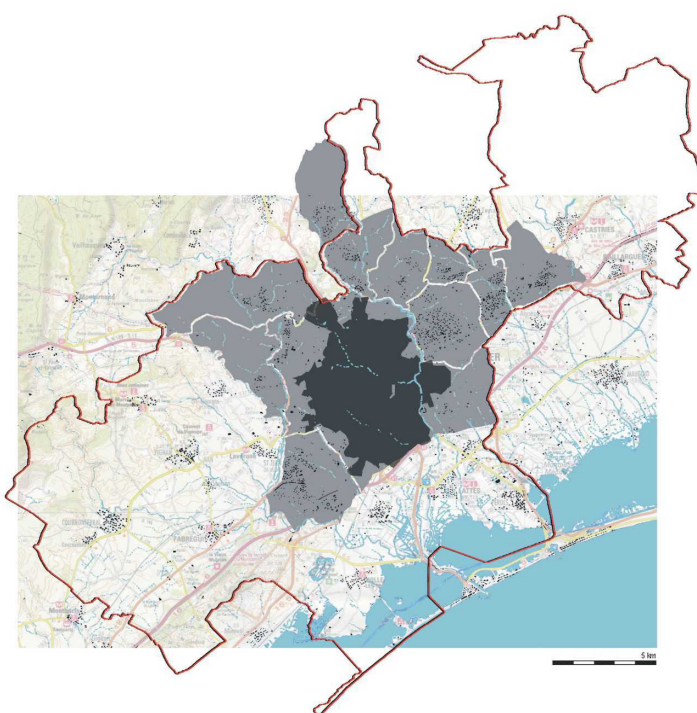
Comparaison : agglomération morphologique / pôle urbain / EPCI / SD ou SCOT

**LILLE**

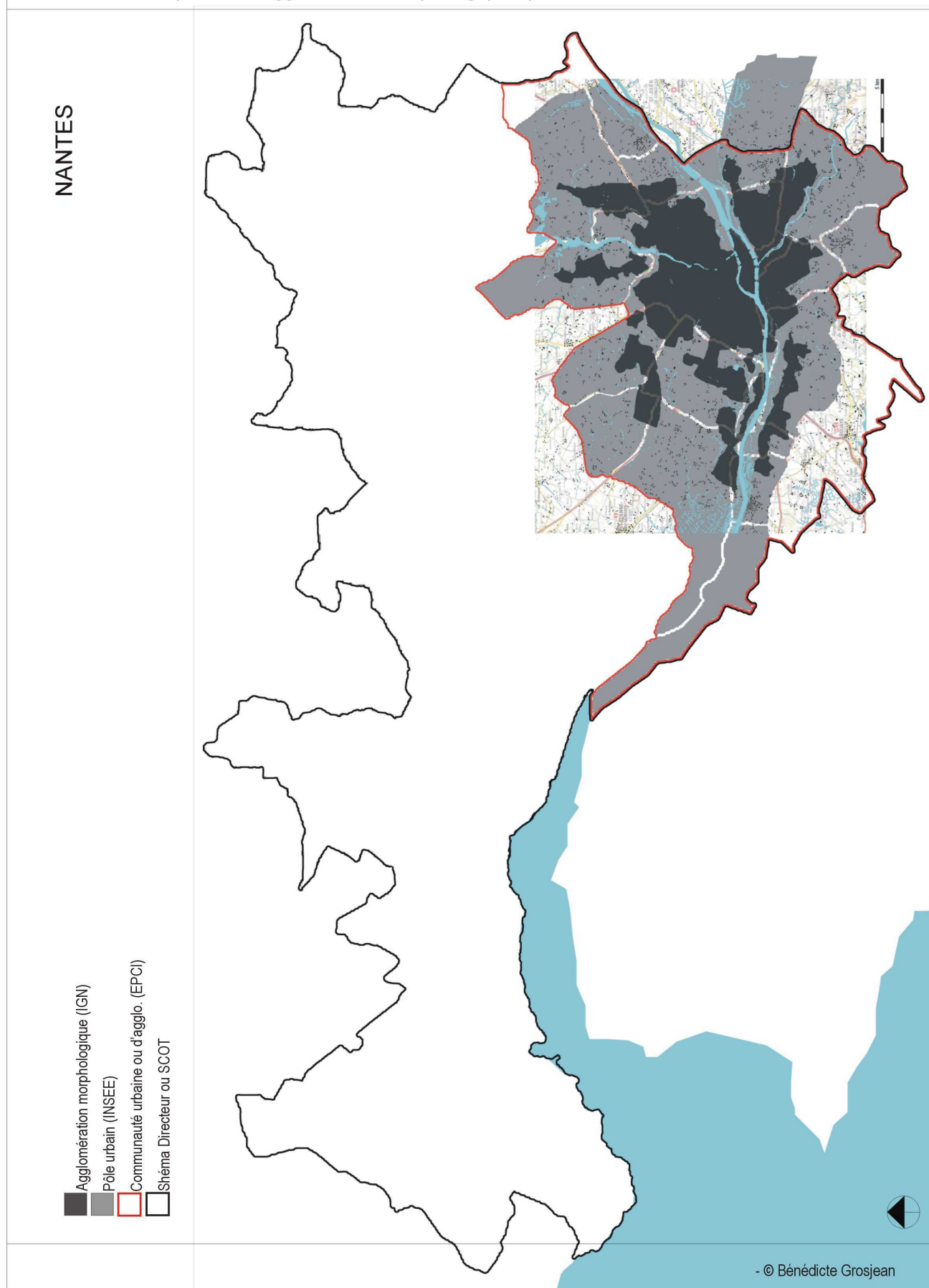


- Agglomération morphologique (IGN)
- Pôle urbain (INSEE)
- Communauté urbaine ou d'agglom. (EPCI)
- Schéma Directeur ou SCOT

**MONTPELLIER**



Comparaison : agglomération morphologique / pôle urbain / EPCI / SD ou SCOT



## **2. Agglomération IGN / pôle urbain INSEE**

L'observation tout d'abord du rapport entre la "zone agglomérée" de l'IGN et les communes du pôle urbain de l'INSEE permet de préciser les caractères de densité des agglomérations et de forme de celles-ci, mais aussi de les mettre en question l'une l'autre.

Le pôle urbain INSEE est toujours plus important que la zone agglomérée relevée à l'œil par les géographes de l'IGN, et souvent assez largement. Car la zone orange de l'IGN s'interrompt pour les infrastructures, les zones industrielles, les faisceaux de voies ferrées, etc., tandis que l'INSEE passe au dessus et ne considère que les distances entre constructions.

Ainsi, à Bordeaux, les 3 communes à l'extrême est de l'agglomération sont reliées par un habitat suffisamment étalé le long d'une route départementale (242) pour se toucher mais aussi suffisamment regroupé pour que plus de la moitié de la population de la commune soit agglomérée le long de cet axe. A l'extrême ouest, c'est cette fois la taille très importante des communes qui élargit l'agglomération dans cette direction, et pas du tout l'agglomération morphologique elle-même.

Ces représentations permettent aussi d'observer que Bordeaux présente en outre la caractéristique peu répandue d'avoir une enclave dans le pôle urbain (la commune de Martignas sur Jalle n'en fait pas partie), et de l'expliquer notamment par l'étendue des deux communes qui la côtoient, au nord et au sud, et qui se jouxtent ensuite à l'ouest.

La taille des communes joue un rôle encore plus important dans le cas de Nantes, où la relation est la plus étroite entre les deux types de représentations : chaque commune du pôle urbain (sauf 3) possède un morceau de l'agglomération visible à l'IGN, ce qui est unique dans ce panel.

Cette caractéristique peut se comprendre, paradoxalement, grâce à la structure de l'urbanisation non agglomérée, qu'y a été étudiée au point 2.e.

En effet, on y avait relevé à quel point l'urbanisation qui environne Nantes était de type pointilliste, unitaire, ce qui non seulement empêche de créer les "ponts" qui relient parfois très ponctuellement les communes d'un pôle urbain mais surtout, rend difficile à atteindre le critère que la moitié des habitants y soit regroupé.

C'est une situation plutôt inverse que l'on trouve à Lille, où la taille des communes est très petite : on "teste" donc l'appartenance au pôle urbain beaucoup plus souvent, tous les 5 km en moyenne (et à l'ouest de Bordeaux, tous les 10 voire tous les 15 km). C'est pourquoi le pôle urbain de l'INSEE reflète certainement mieux le terrain ; en outre, l'étude de l'urbanisation dispersée développée au point précédent (2.e.) avait montré des bâtiments dispersés mais nombreux, avec suffisamment de regroupements relatifs (formant rues, places...) pour entrer donc dans les critères du pôle urbain.

A Montpellier, toute l'agglomération morphologique de l'IGN est comprise dans une seule commune, certes un peu plus grande que les autres, mais dont les limites marquent assez radicalement la fin de l'urbanisation agglomérée.

Ce lien étroit entre la forme de l'urbanisation et le découpages des limites est une observation assez unique dans ce panel : inexistante à Nantes, mais sans doute à cause

de la taille des communes, elle est aussi très peu discernable à Lille, même avec de très petites communes. A Bordeaux, on repère quelques limites communales qui stoppent l'agglomération morphologique (au sud et à l'est) mais aussi des extensions qui prolifèrent tout à fait indépendamment, l'une vers St Médard en Jalles et l'autre sur la route vers Arcachon.

### **3. Pôle urbain INSEE / communes de l'EPCI**

Si dans les caractéristiques de la communauté d'agglomération<sup>10</sup>, il est indiqué que la constitution de ces EPCI est "ciblées sur les aires urbaines", on est ici, dans tous les cas, bien en deçà de cet objectif. *C'est pourquoi ce paragraphe traite tout d'abord du rapport entre les périmètres des EPCI et le pôle urbain. Tandis que l'échelle des aires urbaines, qui est encore bien supérieure, fera l'objet d'un port-folio différent.*

Ainsi, on peut déjà constater que la communauté urbaine de Bordeaux est même plus restreinte, et de beaucoup, que le pôle urbain lui-même. Ce qu'on avait vu en nombre de communes dans le précédent sous-chapitre (51 communes pour le pôle urbain, 191 pour l'aire urbaine, 27 pour la CUB), se visualise ici en étendue : la différence entre les deux se marque principalement pour les communes de la rive droite, très peu nombreuses comparativement dans la CUB, mais aussi pour le sud de Bordeaux, où la CUB n'englobe même pas l'entièreté de l'urbanisation agglomérée de l'IGN.

Par contre, au nord, elle associe au contraire la commune de Ambès, qui est cependant coupée du pôle urbain (mais elle faisait partie d'un contrat de politique de la ville avec Bordeaux<sup>11</sup>).

La communauté urbaine de Nantes est l'EPCI qui colle au plus près de son pôle urbain. Elle associe cinq communes en plus, et ne laisse de côté qu'une seule commune du pôle urbain (à l'est : Haute Goulaine). Quatre des communes intégrées à la communauté sans être dans le pôle urbain se situent au sud de la Loire et permettent de rattacher l'EPCI aux bords du lac de Grand Lieu.

Montpellier possède par contre l'EPCI le plus ambitieux en termes territoriaux, avec une superficie plus de 3 fois supérieure au pôle urbain. Pour autant, elle ne représente pas mieux l'aire urbaine, dont la surface (*cfr. port-folio suivant*) n'est pas du tout allongée parallèlement à la côte mais bien centrée sur Montpellier en un large anneau également étendu vers l'intérieur du pays.

Une seule différence entre les deux périmètres pose question : c'est la commune de Prades le Lez qui est associée à la communauté d'agglomération alors que c'est sa voisine, sur l'autre rive du Lez, (St Clément des Rivières) qui voit son urbanisation rattachée au pôle urbain.

Lille enfin a une communauté urbaine légèrement plus ambitieuse que le pôle urbain tout en en restant assez proche. Ces représentations permettent d'observer qu'elle laisse notamment de côté des communes au sud, qu'on perçoit comme coupées de l'agglomération à cause des autoroutes vers Paris et vers Bruxelles et de la ligne de TGV (Louvilliers, Cysoing, Bourghelles), alors qu'elles intègrent la continuité

<sup>10</sup> Article L5216-1 du CGCT :

[http://www.colloc.minefi.gouv.fr/colo\\_struct\\_intercom/guid\\_lint\\_2/etab\\_publ/comm\\_aggl.html](http://www.colloc.minefi.gouv.fr/colo_struct_intercom/guid_lint_2/etab_publ/comm_aggl.html)

<sup>11</sup> Source : SIG de la Délégation Interministérielle à la Ville (DIV) :

<http://sig.ville.gouv.fr/symfony/detail/onglet/synthese>

morphologique du pôle urbain. A l'autre extrême, la communauté urbaine de Lille s'écarte franchement des limites du pôle urbain pour intégrer Armentières à l'ouest (qui constitue une autre unité urbaine, sans couronne péri-urbaine) et pour intégrer au sud-ouest un faisceau de communes bordées d'infrastructures (la route vers Béthune et Calais, le chemin de fer vers Béthune et Lens, la Deûle canalisée).

#### **4. Communes de l'EPCI / périmètre du SCOT**

Ce n'est qu'à Montpellier que l'on trouve la juxtaposition exacte du périmètre de l'EPCI et de celui de l'outil de gestion territoriale (SCoT), cette cohérence judicieuse étant contrebalancée par la surface du territoire concerné qui du coup est plutôt restreinte. Dans tous les autres cas, les schémas territoriaux ont été conçus à une échelle plus large que celle d'une seule EPCI.

Le SCot de Lille reste également dans les plus retreints en surface mais on peut relier ce fait à un contexte au contraire de grande concurrence entre villes rapprochées et de découpages très fins et nombreux. Ainsi, bien que de périmètre assez restreint, le SCoT de Lille fédère 126 communes, soit plus du double du SCoT de Nantes St Nazaire par exemple (57 communes), qui est pourtant bien plus étendu.

La présence de la frontière nationale concourt encore à cette multiplication de limites et son influence sur les éléments ici analysés est immanquable, sauf sur l'agglomération morphologique ; c'est elle qui explique le décalage progressif vers le sud-ouest de tous les périmètres successivement emboîtés, alors que l'agglomération physique, elle, s'étale au contraire vers le nord-est.

Le périmètre du SCoT de Lille correspond en réalité à celui de l'arrondissement administratif de Lille, où on relève la prédominance de Lille-Métropole (Communauté urbaine) sur les autres partenaires, puisque ceux-ci sont constitués de cinq communautés de communes plus une commune isolée, enclavée dans un EPCI.

Les schémas d'aménagement territoriaux de Nantes et de Bordeaux sont les plus larges, ont une taille comparable mais avec une structure interne très différente. Le Sysdau, syndicat en charge de la mise en place du SD et maintenant du SCoT à Bordeaux, associe différents niveaux de territoires : la CUB et 7 communautés de communes, mais aussi le Conseil Général de la Gironde et 11 communes isolées ; la prépondérance de la CUB se marque tant spatialement que dans le nombre de ses délégués au Sysdau (14), égal à la somme de tous les autres EPCI et communes isolées.

Le Scot de "la métropole Nantes-Saint Nazaire" associe par contre à la communauté urbaine de Nantes, la communauté d'agglomération de St Nazaire (CARENE) plus 3 autres communautés de communes. Ce périmètre contient en fait deux pôles urbains, de taille assez semblable en étendue (en population, Nantes a 5x plus d'habitants) ce qui explique son périmètre très allongé dans lequel Nantes est décalé à une extrémité. Ce SCoT porte donc en lui-même non pas la question de structurer la croissance d'une métropole –(comme à Bordeaux par exemple) mais plutôt celle de structurer le vide entre deux agglomérations et d'interroger les relations à y mettre en place.

## **PARTIE 2.**

### **LA FORME URBAINE EN PROJET**

---

## **PARTIE 2.**

### **LA FORME URBAINE EN PROJET**

---

Si la première partie développait l'hypothèse que la forme visible de l'urbanisation n'était pas le seul produit de l'urbanisme planifié mais qu'on pouvait déjà l'analyser dans sa spatialité physique, cette deuxième partie ajoute l'hypothèse-miroir, qui est qu'elle n'est pas non plus issue seulement de l'addition d'opérations autonomes spontanées.

Puisque ces deux processus coexistent, il est alors intéressant de réfléchir à la manière dont ils s'articulent. Tout en restant encore à l'échelle des agglomérations, quelle est la part respective de chacun dans la mise en forme de l'urbain ? Ont-ils des échelles prédominantes ? Quelles institutions les portent ?

Ces premières questions sont investiguées dans le chapitre 3, à travers l'analyse en particulier des documents de schémas directeurs ou de cohérence territoriale, parce que c'est le lieu où on peut observer à la fois comment les villes se présentent dans leur état existant (leur diagnostic), quels enjeux et objectifs elles cherchent à atteindre, et enfin, quels moyens et stratégies elles cherchent à mettre en œuvre.

Suite à cette analyse, sont dégagées trois grandes familles de modalités d'intervention visant à agir sur la forme urbaine à grande échelle, sur l'agglomération comme un tout (avant d'analyser leur mise en œuvre locale, à travers des opérations dans la dernière partie) : la "ville sur la ville" ; la maîtrise de l'extension urbaine ; l'équilibre de l'organisation et de la structure de l'agglomération.

Le chapitre 4 détaille ces modes d'intervention sur la forme urbaine pour chacune des villes de la plate-forme, en se basant sur les rapports produits par les équipes locales.

### **CHAPITRE 3. QUELLE FORME POUR LES "METROPOLES" ?**

#### **DIAGNOSTICS ET OBJECTIFS**

Si toutes les villes analysées sont effectivement dans un processus de "métropolisation", ou se souhaitent comme tel, ce qu'on verra ci-dessous, les questions qui sont posées aux documents de planification à grande échelle de ces agglomérations sont les suivantes : quelle serait l'échelle de cette métropolisation et quels enjeux vise-t-on à travers cette grande échelle métropolitaine ? Deux objectifs sont alors identifiés -atteindre "l'équilibre" ou "maîtriser la croissance" - mais qui se déclinent différemment selon les situations.

L'objet de ce chapitre est de mettre en rapport - et parfois en porte-à-faux - les formes politiquement souhaitées, inscrites dans les documents stratégiques de planification (ici, les SCoT ou SDAU) et les formes observables et mesurées, (à travers l'IGN, l'INSEE, les recensements), décrites dans la partie précédente.

## **1. - L'échelle "métropolitaine" : des EPCI aux SCoT**

Pour interroger ce que représente l'échelle "métropolitaine" dans ces différents territoires, la première approche consiste à observer dans quelles limites institutionnelles ils sont gérés puis, quels sont les rapports que ces limites entretiennent avec d'autres types de périmètres : les pôles urbains et les aires urbaines. En effet, ces derniers reflètent des caractéristiques essentielles aujourd'hui dans la définition spatiale des métropoles : la répartition de l'agglomération physique, pour les premiers, et la mobilité domicile-travail, pour les secondes<sup>12</sup>.

Une première remarque se dégage au sein du panel des villes analysées (cfr. tableau 1) : alors que les similitudes sont rares de prime abord, une homogénéité assez constante apparaît cependant, dans la taille des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI). Curieusement, que ceux-ci aient été instaurés par l'Etat à la fin des années '60 (les communautés urbaines de Lille et de Bordeaux, 1968) ou qu'ils se soient formés après la loi SRU (la communauté urbaine de Nantes et la communauté d'agglomération de Montpellier, 2001), leurs surfaces tournent autour des 50.000 hectares<sup>13</sup> : il y aurait donc, déjà, une certaine taille "tolérable" du territoire au-delà de laquelle la gestion de compétences intercommunales ne semble pas souhaitée. Et cela, en fait, indépendamment du nombre d'habitants (ce périmètre pouvant rassembler 400.000 personnes à Montpellier et plus d'un million à Lille).

Par contre, l'échelle des EPCI, à laquelle sont produits des plans directement opposables aux tiers (comme les PLU), est couramment outrepassée pour mettre en place des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) : ces documents stratégiques s'imposent, certes, aux PLU, PDU, PLH, mais n'en définissent que les orientations et non plus, par exemple, la destination des sols, comme le faisaient avec précision les schémas directeurs (SD). Où a eu lieu cet élargissement de l'échelle, dans quelles configurations et enfin, pour couvrir quels enjeux ?

Bien que Nantes et Bordeaux diffèrent fort à l'échelle des noyaux urbains, leurs SCoT ou SD concernent un territoire de surface quasi identique, la plus importante de ce panel de villes (deux fois celui du SD de Lille et quatre fois celui du SCoT de Montpellier), avec une densité de population tout à fait comparable, assez faible.

Cependant, leur organisation interne est très différente. Le SYSDAU, syndicat en charge de la mise en place du SDAU et maintenant du SCoT à Bordeaux, associe quatre niveaux de territoires : une communauté urbaine (la CUB), 7 communautés de communes, mais aussi le Conseil Général de la Gironde et 11 communes isolées.

La prépondérance de la CUB dans cet ensemble se marque en terme de population (85% de celle du SCoT) mais non en termes spatiaux (un tiers de la surface du SCoT, d'où le nombre important d'autres partenaires), ce qui a été traduit au SYSDAU par un souhait d'équilibre, entre le nombre de délégués issus de la CUB (14) et le nombre de délégués issus des autres partenaires (14 également)<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Définitions de l'INSEE : 2000 habitants et 5000 emplois dans une agglomération physique dont les discontinuités du bâti ne dépassent pas 200m, constituent un "pôle urbain". Pour obtenir "l'aire urbaine", on y rajoute l'ensemble des communes adjacentes entre elles et sans enclave dont au moins 40 % de la population ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

<sup>13</sup> C'est aussi observable pour les autres villes du programme POPSU. Ainsi, la COURLY : 51000 hectares, la CU de Marseille : 61.000 hectares, le Grand Toulouse : 36.000 ha (+ SICOVAL, 25.000 ha = 61.000 ha).



Le Scot de “la métropole Nantes-Saint Nazaire” associe la communauté urbaine de Nantes, la communauté d'agglomération de Saint Nazaire (CARENE) et 3 communautés de communes. Ce périmètre métropolitain englobe donc deux polarités principales, ce qui explique sa forme allongée d'est en ouest, mais dont l'un des pôles (Nantes) reprend le trois quarts (76%) de la population totale du SCoT pour seulement, à nouveau, un tiers de la surface.

Ainsi, la problématique intrinsèque principale de ce SCoT ne sera pas tant d'organiser la croissance d'un pôle dominant – ce qui serait le cas à Bordeaux - mais plutôt celle de structurer le vide entre deux polarités, et d'interroger les relations à y mettre en place.

Dans le périmètre du Schéma Directeur de Lille (correspondant à l'arrondissement administratif de Lille fixé par l'Etat en 1972) on relève la forte prédominance de Lille-Métropole (la communauté urbaine), tant en surface (70%) qu'en population (92% de celle du SCoT), sur les autres partenaires qui s'y sont constitués : cinq petites communautés de communes et une commune isolée, enclavée dans un EPCI.

Enfin, Montpellier présente quant à elle la solution la plus simple de ce point de vue, en faisant coïncider le périmètre du SCoT avec celui de la Communauté d'Agglomération, mais aussi la moins ambitieuse du point de vue du recouvrement de l'aire urbaine, que ce soit en surface, population ou nombre de communes.

En effet, l'un des enjeux explicites de l'élargissement des périmètres stratégiques est justement de disposer d'un outil territorial qui puisse gérer toute l'envergure de la problématique que les aires urbaines représentent : les usages de plus en plus développés de mobilité domicile-travail, facteur primordial de l'étalement urbain. Dans ce but, l'intention du législateur, quand il a défini les EPCI, était en tout cas que celles-ci soient “ciblées sur les aires urbaines”<sup>15</sup>.

Or, seul le schéma directeur de Lille recouvre la quasi-totalité de l'aire urbaine correspondante en surface, la dépasse en nombre d'habitants et en est assez représentatif en terme de densité. Car si le SCoT de Nantes-St-Nazaire semble atteindre le chiffre de population de l'aire urbaine nantaise, il faut comprendre que ce ne sont pas les mêmes habitants qui sont concernés par les deux périmètres : l'aire urbaine s'étend plutôt nord-sud, perpendiculairement à l'axe est-ouest choisi pour le SCoT, vers Saint-Nazaire.

---

<sup>14</sup> Délibération n°25 / 06 / 04 / 01 du SYSDAU, sur le site [www.sysdau.fr](http://www.sysdau.fr), rubrique "présentation : aire d'étude".

<sup>15</sup> Cfr. par exemple : *Caractéristiques de la communauté d'agglomération*, article L5216-1 du CGCT, sur le site : [http://www.colloc.minefi.gouv.fr/colo\\_struct\\_intercom/guid\\_lint\\_2/etab\\_publ/comm\\_aggl.html](http://www.colloc.minefi.gouv.fr/colo_struct_intercom/guid_lint_2/etab_publ/comm_aggl.html)

DEPT		GIRONDE	PAS DE CALAIS	LOIRE ATLANTIQUE	HERAULT
	Surface (km <sup>2</sup> )	10 000	6 600	6 800	6 100
	Nbre d'aires urbaines	5	21	6	5
AIRE URBAINE		BORDEAUX	LILLE	NANTES	MONTPELLIER
	Surface (ha)	387 500	97 500	224 300	145 100
	Population (hab)	925 253	1 143 125	711 120	459 916
	Densité de pop. (Hab/km <sup>2</sup> )	238,77	1172,44	317,04	316,96
	Nbre de communes	191	131	82	93
SCoT ou SD valant SCoT		Bordeaux % de l'AU	Arr. de Lille % de l'AU	Nantes-Saint-Nazaire % de l'AU	Montpellier % de l'AU
	Surface (ha)	167 000 43%	88 000 90%	166 000 74%	43 850 30%
	Population (hab)	820 000 89%	1 182 000 103%	765 000 108%	390 745 85%
	Densité de pop. (Hab/km <sup>2</sup> )	491,02	1 343	460,84	891
	Nbre de communes	93 49%	126 96%	57 70%	31 33%
	Collectivités associées	8 EPCI (=CUB+7CoCo) + CsGén + 11Co	6 EPCI (=LMCU+5CoCo) + 1Co	5 EPCI = 1CU+1CA + 3CoCo	1 EPCI = CA
	Décomposition éventuelle du territoire pour application	découpé en 4 "grands territoires"	Découpé en 10 "territoires"	4 "schémas de secteurs" (pour les EPCI sauf la CUN)	Découpé en 6 "plans de secteurs"
Principal EPCI		CUB % du SCoT	LMCU % du SCoT	CUN % du SCoT	CA (id. SCoT) % du SCoT
	Surface (ha)	55 188 33%	61 145 69%	52 336 32%	43 850 100%
	Population (hab)	700 000 85%	1 091 438 92%	580 000 76%	390 745 100%
	Densité de pop. (Hab/km <sup>2</sup> )	1 268	1 785	1 108	891
	Nbre de communes	27 29%	85 67%	24 42%	31 100%
	Documents :	CUB : 1 PLU avec 7 "secteurs"	LMCU : 1 PLU avec 8 "territoires"	CUN : 24 PLU	CAM : 31 PLU
PÔLE URBAIN		Bordeaux % de l'AU	Lille % de l'AU	Nantes % de l'AU	Montpellier % de l'AU
	Surface (ha)	105 700 27%	45 000 46%	47 600 21%	15 400 11%
	Population (hab)	753 931 81%	1 000 900 88%	544 932 77%	287 981 63%
	Densité de pop. (Hab/km <sup>2</sup> )	713,27	2224,22	1144,82	1870,01
	Nbre de communes	51 27%	63 48%	20 24%	11 12%
COMMUNE CENTRE		Bordeaux % du PoUr	Lille % du PoUr	Nantes % du PoUr	Montpellier % du PoUr
	Surface (ha)	4 936 5%	3 018 7%	6 519 14%	5 688 37%
	Population (hab)	229 900 30%	226 800 23%	280 600 51%	244 100 85%
	Densité de pop. (Hab/km <sup>2</sup> )	4 658	7 515	4 304	4 291

**Tableau 1.**  
Comparatif des différents périmètres définissant les agglomérations  
de Bordeaux, Lille, NantesSt-Nazaire et Montpellier.

Les SCoT ici analysés n'atteignent donc pas du tout l'objectif de gestion des problématiques des aires urbaines, qui semblait primitivement leur être attribué, en restant même très en deçà en surface ; et *a fortiori* cet objectif échappe-t-il aussi aux EPCI, de taille toujours inférieure ou égale aux premiers.

Cela, mis à part le cas de Lille, instructif donc à ce sujet : car si le SD de Lille atteint son aire urbaine, c'est que celle-ci est bien moins étendue que les autres et cela, à cause de la contiguïté d'autres aires urbaines, très serrées dans le département du Nord. La concurrence entre polarités d'attractivités comparables, dont ceci est le reflet, diffère du schéma de la métropole simple mais entraîne dans ce cas une meilleure adéquation des outils au terrain.

## **2. - Enjeux de l'échelle métropolitaine : visibilité externe ou cohérence interne**

Quels sont alors les objectifs explicites poursuivis dans la constitution de ces périmètres de gestion stratégique du territoire à grande échelle ? A la lecture des trois principaux documents qui composent les SCoT (Rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et Document d'Orientations Générales (DOG)), on relève bien entendu que les mêmes grands thèmes sont traités partout mais pas toujours dans le même ordre, ni avec la même priorité.

Ainsi, à Lille, l'émergence d'une métropole passe par quatre "*orientations stratégiques*", dont la toute première est de "*bien positionner la métropole à la bonne échelle*" ; la deuxième regroupe l'ensemble des dimensions démographiques, sociales et économiques ; la troisième se consacre entièrement à l'environnement et la quatrième traite uniquement de l'accessibilité, dans et vers la métropole.

Puisque le positionnement de l'agglomération dans l'armature européenne est la première préoccupation à Lille, et que celle des réseaux occupe également un quart de cette première partie, on peut penser que le SD de cette ville (revu en 2003) vise comme objectifs ce qui serait, déjà, ses atouts spécifiques par rapport aux autres villes françaises.

Mais on constate que ce même enjeu européen domine également et largement le rapport de présentation du SCoT de Nantes-Saint Nazaire, ce qui est moins attendu ; tandis que dans les deux autres SCoT analysés, par contre, cet enjeu est à peu près absent : ni Bordeaux, *a priori* dépendante d'une notoriété internationale, ni Montpellier, de situation pourtant plus frontalière que Nantes, ne traitent la question de l'armature européenne des villes, si n'est de manière anecdotique<sup>16</sup>.

Dans le rapport de présentation du SCoT de Nantes-St Nazaire, donc, le premier chapitre concerne "*l'identité et le positionnement de la métropole*" et si cette question est avant tout abordée à l'échelle européenne, c'est en s'appuyant sur le fait que Nantes a été classée parmi les "*grandes villes à potentiel européen*" dans une étude récente de la DATAR<sup>17</sup> ; aussi se donne-t-elle pour objectif de monter encore dans cette

<sup>16</sup> SCoT de la communauté d'agglomération de Montpellier, *Rapport de Présentation*, p.14.

hiérarchie, et elle cite volontiers Lille (Lyon ou Marseille) comme exemples sur la manière de le faire.

Et peut aussi remarquer que le SCoT de Nantes comme le SD de Lille passent ensuite directement de l'échelle européenne à l'échelle régionale, pour y traiter la même question du positionnement de la métropole, tandis que le niveau national est à peine mentionné.

Le SDAU de Bordeaux, quant à lui, est présenté par l'A'URBA<sup>18</sup> principalement à travers quatre grandes cartes d'orientations stratégiques (organisation urbaine, charpente paysagère, espace économique, transports et déplacements) plus la carte de "destination générale des sols", qui synthétise les autres. Le site du SYSDAU lui-même décline des points analogues, mais dans un autre ordre : économie, habitat et foncier, développement urbain, environnement, infrastructures et déplacement. Ainsi, une impression d'équivalence des enjeux s'en dégage et il est difficile de voir là des priorités, sinon celle, justement, de l'équilibre entre ces différents aspects de l'espace communautaire.

A Montpellier enfin, l'enjeu métropolitain qui justifie la démarche du SCoT est quant à lui extrêmement explicite et domine largement tous les autres, c'est la *"formidable"* croissance de population et l'urbanisation qui en a découlé : *"la ville est aujourd'hui devenue une ville-territoire (...) des garrigues jusqu'au littoral"* ; *"Depuis 1962, la Ville de Montpellier a presque vu doubler sa population. Les 30 autres communes de la Communauté d'agglomération de Montpellier l'ont vue quintupler"*.

Et si le SCoT de Montpellier cite bien la même étude européenne de la DATAR, dans laquelle elle est remarquée pour être la seule ville en France dont le rayonnement est *"nettement plus fort"* que son poids démographique, mais cette information n'entraîne ensuite rien de particulier dans le texte, qui construit plutôt ses comparaisons au niveau national, et qui en revient finalement, même dans cette partie qui traite de l'emploi, aux problèmes d'organisation spatiale.

En réalité, les quatre villes ici étudiées sont toutes classées dans ce rapport de la DATAR comme des *"grandes villes de potentiel européen"*, et toutes ont progressé d'une ou deux classes dans cette hiérarchie depuis 1989<sup>19</sup>.

Les différences dans la manière dont cette situation est saisie - ou non - dans les différents SCoT viendraient plutôt de la dernière partie de cette étude DATAR, où les positions hiérarchiques sont comparées avec les poids démographiques respectifs : car Bordeaux a en fait le rayonnement européen qui correspond à son poids démographique, Nantes a un rayonnement qui dépasse son poids démographique tandis que Lille aurait, selon cette étude, un rayonnement inférieur à ce qu'il pourrait être, vu son poids démographique.

Ainsi, on constate que la planification stratégique à échelle territoriale n'est pas utilisée dans le même but selon les agglomérations étudiées. Pour certaines d'entre elles, la grande échelle sert en priorité à se valoriser dans l'armature européenne (plus on étend le périmètre, plus l'ensemble remontera dans la comparaison, ne fût-ce qu'en

---

<sup>17</sup> Céline Rozenblat, Patricia Cicille, *Les villes européennes : éléments de comparaison*, Paris : La Documentation Française (DATAR), 2003, 59p.

<sup>18</sup> A'URBA : Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

<sup>19</sup> Les trois autres villes du programme POPSU (Lyon, Marseille et Toulouse) sont même à l'échelon supérieur, des *"grandes villes d'importance européenne"*.

termes de population et de surface) et l'enjeu de se structurer de manière interne ne vient qu'ensuite, en conséquence du fait d'avoir élargi les limites.

Tandis que d'autres agglomérations semblent, à l'inverse, exploiter l'échelle des SCoT avant tout pour structurer une situation de fait, dont l'échelle les dépasse déjà effectivement, comme un moyen pour gérer ensemble ce qu'il est difficile de régler séparément.

On peut faire l'hypothèse à ce stade que Bordeaux et Montpellier s'inscrivent plutôt dans cette deuxième logique, avec les nuances que l'on va voir, tandis que Nantes et Lille visent davantage au premier objectif. Et en avançant dans la lecture des SCoT, on peut inscrire dans les deux logiques qui précèdent, les grands moyens sur lesquels chaque ville va ensuite mettre l'accent.

A Lille, on vise très clairement le développement de la "métropole" par le biais des réseaux, des échanges ; puisque le poids démographique est déjà supérieur au rayonnement effectif de la ville, ce n'est pas la quantité et la croissance qui constitueront la métropole, mais les liens et les flux, en rattachant des morceaux entre eux, d'abord, en se reliant à d'autres métropoles ensuite<sup>20</sup>.

Même si Lille est effectivement la ville où le taux d'infrastructures de desserte est déjà le plus important<sup>21</sup>, celles-ci sont justement la conséquence d'une disposition historiquement atomisée de ce "poids démographique", voire même sont-elles aussi la cause de nouvelles discontinuités.

A Montpellier, par contre, le développement physique est présenté comme tellement dominant qu'il entraîne l'écriture d'un SCoT très spatialisé, matérialisé, axé sur la construction concrète de la ville et du bâti, ses dispositions et ses densités. Il est basé sur trois études d'architectes ou d'urbaniste, et dominé par un enjeu récurrent de "maîtrise".

A travers l'enjeu différent de "l'équilibre" relevé à Bordeaux, on peut d'ors et déjà comprendre que celle-ci va plutôt tendre à organiser au mieux une situation existante déjà très composée, tandis que le projet du SCoT de Nantes-Saint Nazaire apparaît au contraire comme l'exposé d'une situation tout à fait neuve : selon l'étude de la DATAR, elle doit agir sur son poids démographique (d'où l'association des deux polarités) et si elle veut monter dans la hiérarchie européenne, elle doit développer son attractivité fonctionnelle.

Ces deux grandes problématiques nous amènent donc, dans ce qui suit, à étudier deux échelles d'appréhension de la notion de "forme urbaine" : d'une part, la question des armatures urbaines et ce qui structure la forme globale de la métropole, de l'autre, les types de formes urbaines qui sont relevées et promues, dans la ville qu'elles doivent constituer.

### **3. - L'enjeu "d'équilibre" : avatars de la structure multipolaire** **Analyse des armatures urbaines**

---

<sup>20</sup> C'est ainsi que l'on peut comprendre l'exposé des moyens évoqués dans l'introduction du SD : *"Il nous faut à présent réaliser sur la métropole transfrontalière lilloise une transformation qualitative décisive : intégrer le fonctionnement des territoires ; ouvrir [encore] de nouvelles voies de communication selon un schéma simple, rationnel et efficace (...)."*

<sup>21</sup> Cfr. BG, Rapport de recherche intermédiaire, IPRAUS, juin 2007

Toutes les villes envisagent leur structure globale en terme de constitution de polarités : la complexité d'une agglomération se lit d'abord en terme de points et de lignes, avant de rentrer dans "la matière" même des tissus qui les compose. Mais la palette extrêmement réduite de notions qui sont pour cela utilisées, comparée à la diversité des configurations qui sont en jeu, et à l'écart parfois important entre les dispositifs désignés, appelle ici plusieurs observations et réflexions.

On remarque avant tout que la notion de "multi-polaire" est récurrente pour désigner la forme de métropole qu'il convient de soutenir : *"promouvoir un développement urbain multipolaire"* est le premier objectif à Bordeaux dans la catégorie *"maîtrise du développement périphérique"* ; *"vers une métropole multipolaire"* est la conclusion du PADD à Montpellier.

Et dans les Rapports de présentation, la "multipolarité" est aussi l'outil incontournable pour décrire les agglomérations existantes : *"une métropole bipolaire, un système polycentrique, des réseaux"* est le premier titre sur *"l'équilibre du territoire"* nantais ; tandis qu'à Lille, on désigne la conurbation transfrontalière par *"système urbain multipolaire"*.

Ainsi, le flou qui règne dans le vocabulaire à cette échelle ne peut que surprendre, comparé à la finesse des catégories qui sera au contraire relevée au point suivant, dans la typologie des tissus urbanisés.

La notion de "système polycentrique" par exemple, est en fait un cas particulier des dispositifs multipolaires<sup>22</sup>, où la centralité (en termes spatial et fonctionnel) est divisée en plusieurs sites d'importance égale et surtout, avec une répartition des compétences complémentaires entre elles (comme la Randstad notamment). En ce sens, elle s'applique bien mal à l'armature urbaine nantaise où il n'y a que deux polarités, et où celles-ci dominent de surcroît largement les 3 autres EPCI puisque ces dernières n'offrent ensemble que 5% des emplois du SCoT.

On retrouve aussi des imprécisions terminologiques semblables dans la qualification de la forme globale à Lille, par exemple, que l'on décrit d'abord comme étendue *"en tache d'huile"*, c'est-à-dire de manière isotrope dans toutes les directions, puis plus loin dans le texte, *"le long des axes"*, c'est à dire, au contraire, en *"doigt de gants"*.

Mais au delà des mots, les dispositifs souhaités et désignés ici par un même vocable de "multi-polarité" sont très différents et recouvrent mêmes des enjeux opposés : le PADD de Montpellier se conclut par l'idée d'une métropole multipolaire pour évoquer l'ouverture possible de négociations avec les villes voisines qui sont en fait, absentes de tout le reste du document. Et Bordeaux ne compte pas partager sa centralité en plusieurs pôles, la multipolarité n'intervient là que pour structurer les couronnes périphériques, après un objectif premier qui est bien *"la dynamisation du cœur de l'agglomération"*.

Plus précisément, si on étudie les configurations proposées pour mettre en forme cette "multipolarité", une première similitude apparaît d'abord dans les armatures urbaines

<sup>22</sup> *"Le polycentrisme, dans une acception scientifique, sous-entend que le développement d'un territoire se fait de manière équilibrée à toutes les échelles. Il suppose de facto l'existence de plusieurs centres complémentaires ou concurrents à tous les niveaux d'organisation spatiale"*. In : Rémy Allain, Guy Baudelle, Catherine Guy (dirs.), *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*, Presses Universitaires de Rennes, 2003, 308p.

de trois villes : on relève la notion de “*polarités secondaires*” pour les faubourgs de Bordeaux, celle des “*pôles d'appui*” soutenus à Lille et celle de “*pôles structurants*”, à “*renforcer*” entre Nantes et Saint Nazaire.

Pourtant, le tableau n°2 met bien en évidence des différences essentielles entre ces trois situations, qui doivent permettre dès lors, de mieux les qualifier<sup>23</sup>.

Par exemple, la situation bordelaise frappe par la régularité dans la décroissance continue de ses polarités : on a là affaire à une armature urbaine déjà très régulière dans ses rapports rang/taille, qui exprime une organisation radio-concentrique assez classique, progressive et équilibrée de ce point de vue ; le projet de Bordeaux, de la clarifier et la conforter, s'y applique bien sûr facilement.

La spécificité de Lille apparaît aux deux extrêmes : d'un côté, le triumvirat de tête est sans doute l'exemple de “*polycentralité*” le plus marqué en France, car c'est la situation où les deux premiers niveaux de l'armature sont les plus proches. De l'autre, c'est la largeur de la base de l'armature proposée qui frappe : douze polarités, de poids assez similaires.

La structure ici est bien “*multi-polaire*” à toutes les échelles : celle du transfrontalier, énoncée dans le SCoT, mais aussi celle des aires urbaines (cfr. tableau 1) qui sont quatre fois plus nombreuses dans ce département que dans les autres de même surface, puis celle du niveau 1 de la hiérarchie, celle des multiples polarités de niveau inférieur mais de taille non négligeables, et enfin, celle du très grand découpage communal (cfr. tableau 1 également).

Cette situation est assumée dans le SCoT à *certaines* échelles, mais elle pose question dès lors que le processus souhaité, et analysé ici, est celui de la métropolisation, dans son sens précis de *concentration* des biens, des personnes et des richesses. Ainsi, cette multi-polarité omniprésente sur le terrain est en fait, dans le SCoT, très peu revendiquée pour le niveau 1.

Le SCoT de Montpellier se distingue fort des précédents parce qu'il ne prône pas une armature urbaine hiérarchisée par des polarités intermédiaires. Il évoque bien une armature mais celle-ci est “*végétale*” et les “*sites stratégiques*” relevés ont une cohérence beaucoup plus géographique que de réseau ; enfin, s'il y a réinvestissement et développement, c'est le long des axes de transports (ce qui existe aussi chez les autres mais après les pôles) ou “*autour des centres villageois*” (plus de 20 “*secteurs cibles de stratégie foncière*” de ce type sont définis) ou encore dans des périmètres de développements situés également *autour* des urbanisations existantes.

---

<sup>23</sup> Ce tableau présente les niveaux d'armature urbaine en fonction de la taille des polarités, en surface et en population. Il est complémentaire des armatures urbaines basées sur l'attractivité fonctionnelle des polarités, qui ont été présentées dans le rapport intermédiaire 1 (BG, juin 2007). Les deux types d'armatures confortent sensiblement les mêmes observations.

SD de LILLE	3 pôles de niveau 1			12 " <i>points d'appui</i> ", dont :								
	Lille	Roubaix	Tourcoing	Armen-tières	Comines	Annoëullin	Linselles	Wavrin	Quesnoy-sur-Deule	La Bassée	Templeuve	Ostricourt
HAB. S.km² DENS	185 000 30 6 000	97 000 13 7 300	93 000 15 6 000	25 000 6 4 000	12 000 16 750	10 000 9 1 000	8 000 12 700	7 700 14 550	6 400 14 450	6 000 4 1 700	5 800 16 350	5 500 8 700
BORDEAUXSD DE	1 pôle de niveau 1	Des " <i>polarités secondaires</i> ", par ex. :				Des " <i>polarités existantes dans les secteurs hors-rocades</i> ". Ex :						
	Bordeaux	Mérignac	Pessac	Talence	Bègues	Ambarès	Léognan					
HAB S.km² DENS	215 000 50 4 300	60 000 48 1 200	56 000 38 1 400	40 000 8 4 500	22 000 9 2 200	11 000 24 400	8 500 41 200					
NANTES - St N.SCoT de	2 pôles de "niveau 1"				4 " <i>pôles structurants</i> "							
	Nantes	Saint-Nazaire						Savenay	Nort sur Erdre	St Etienne de M	Grandchamps de F	
HAB S.km² DENS	270 000 65 4 000	66 000 47 1 400						6 000 26 230	6 000 66 90	6 000 60 100	3 400 33 100	
SCoT de MONTPELLIER	1 pôle de niveau 1	<i>niveaux suivants dans l'armature urbaine mais n'appartenant pas à l'EPCI</i>										
	Montpellier	Béziers	Sète	Lunel	Agde	Lattes	Castel-nau	St jean de vedas	Juvignac	Le grès	Vendar-gues	Jacou
HAB S.km² DENS	245 000 60 4 000	69 000	39 000	22 000	20 000	16 000 27 500	14 000 11 1 200	8 000 12 620	7 000 500	6 700 6 1 100	5 000 9 600	4 000 3 1 400

Tableau 2.

*Armatures urbaines proposées dans les 4 villes étudiées (lignes grises)  
et comparaison avec les poids respectifs actuels (taille et population) des polarités  
identifiées.*



Il en ressort que la superficie du SCoT apparaît comme composée de deux types de territoires - la ville-centre et le reste - mais que l'on gère cette différence de manière très tranchée, à l'opposé de l'enjeu bordelais d'équilibre : à Montpellier, *"on ne peut pas étendre les modes de faire de Montpellier [principalement les ZACs, via la SERM] aux petites communes"*<sup>24</sup>, tandis qu'on s'efforce d' *"aménager la périphérie comme Bordeaux (...) : les élus des communes périphériques ont souhaité reproduire, à l'échelle de leur commune ou de leur quartier, ce qui a été fait sur la ville centre."*<sup>25</sup>

Enfin, le tableau 2. montre surtout à quel point l'organisation de la forme métropolitaine de Nantes-Saint Nazaire telle qu'elle est décrite dans son SCoT est éloignée de l'armature urbaine existante : l'écart de poids entre ce qui doit former une bi-polarité de niveau 1 est plus important que l'écart entre Bordeaux et ses polarités secondaires, ou encore, les localités qui doivent devenir les *"pôles structurants"* ont une densité d'habitants de type rural, trois fois moindre que celle du plus petit *"point d'appui"* lillois, et sans aucun des niveaux intermédiaires qui permettent d'asseoir les deux autres dispositifs.

Cependant, il faut observer ici à quel point les polarités proposées peuvent être en réalité de natures différentes : celles de Nantes ne se comprennent ni en terme de poids démographique ni en attractivité fonctionnelle mais, uniquement, par leur situation dans le réseau d'infrastructures (croisements existants, ou parfois futurs, de lignes ferrées et d'autoroute ou de routes nationales) ; et si cette armature est déclarée *"équilibrée"*, c'est par le fait qu'il y a un pôle structurant dans chaque petite communauté de commune et deux dans la plus grande, l'un d'entre eux dans la périphérie immédiate de Nantes, dans la direction du futur aéroport.

Mais ce qui surprend surtout ce n'est pas tant que Nantes parte *a priori* de très loin pour réaliser l'armature souhaitée - cela montre à nouveau, comme dans le point précédent, que le projet est ambitieux - c'est plutôt que cette armature est déjà présentée dans le rapport de présentation comme étant un atout local, à conforter.

Cette distance réduite entre les diagnostics et les objectifs découle certainement de l'application, assumée dans l'introduction<sup>26</sup>, des modes de planification stratégique, où les ressources doivent orienter les objectifs, mais cela pose néanmoins plusieurs questions. Nier que Nantes a, au départ, une structure mono- et radio-concentrique rayonnante sur un vaste territoire, qu'elle est beaucoup plus proche de fait de la situation de Bordeaux (échelle EPCI) ou de Montpellier (échelle aire urbaine) que d'une situation *"polycentrique"*, complique la compréhension du projet du SCoT, qui est posé comme une évidence parce qu'il découlerait d'un diagnostic, mais celui-ci est très éloigné de la réalité la plus visible.

Ne faut-il pas y voir et souligner donc ici à quel point il y aurait une *"doxa"* sous-jacente à cette échelle du territoire : aujourd'hui, une armature métropolitaine considérée comme équilibrée se doit d'être constituée par un ensemble hiérarchisé de polarités.

<sup>24</sup> Frédéric Rossignol (Prés. Communauté d'Agglomération), réunion "Axes transversaux DD et FU", Montpellier : SERM, 12 déc. 2007.

<sup>25</sup> Serge Lamaison (vice prés. de la CUB, chargé de l'urbanisme), in : Sud Ouest, rubrique "Bordeaux Agglo", 26 fév. 2007.

<sup>26</sup> *"L'objectif fixé au diagnostic est de faire émerger les enjeux stratégiques du SCOT, à travers l'analyse du territoire"*, in : *Processus de diagnostic du SCoT 2003-2004 et objectifs*, introduction du Rapport de présentation, SCoT de Nantes-St Nazaire, 2003, p.5.

Car c'est ainsi que l'on pourra défendre le territoire du SCoT à la fois de la "ville diffuse" (homogénéisation de la répartition sur le territoire) et à la fois de la "métropolisation" (comme sur-concentration de richesses) tout en préservant quand même une lisibilité externe à travers la suprématie du niveau 1 de l'armature. Dans des territoires aussi différents que Lille, Nantes ou Bordeaux, c'est ce même modèle que l'on souhaite mettre en oeuvre, et à Montpellier, c'est celui que l'on vise pour la suite.

Il faut enfin observer que cette hiérarchisation des polarités souhaitée par les villes est extrêmement proche du modèle de base de l'organisation des territoires en "lieux centraux" défini en 1933 par Christaller<sup>27</sup>, et tel qu'il a été schématisé (et critiqué) par Melvin Webber<sup>28</sup> ensuite ; mais surtout, que le processus de "métropolisation" des grandes villes, implicitement recherché, est une déformation de ce modèle dans le sens inverse du polycentrisme, explicitement évoqué. La question est de savoir s'il est possible de combiner ces processus, à des échelles différentes.

#### **4. - L'enjeu de "maîtrise" : le radio-concentrique et ses alternatives**

La dernière approche de ces formes urbaines concerne l'organisation de leur matière bâtie elle-même et tout d'abord, la question de son étalement : comment est-il abordé dans chaque SCoT ou SD ?

Les cartographies de taches urbaines chronologiquement croissantes (parfois depuis le 19<sup>e</sup> siècle) sont récurrentes dans tous les rapports de présentation. Mais pour Montpellier le but est de déclarer une situation d'urgence voire même de produire un électrochoc, comme les camemberts qui montrent en 2020 la situation de l'agglomération "*sans le SCoT*" (21% en plus d'urbanisation) et "*avec le SCoT*" (6,6% d'extension urbaine).

Tandis qu'à Lille, le rôle de la même succession de cartes semble plus historique et explicatif, la croissance spatiale y apparaît comme un signe de développement local et l'englobement successif des pôles urbains peut même y être perçue comme une solidarité territoriale grandissante<sup>29</sup>.

Le SCoT de Nantes, quant à lui, se veut très rassurant : "*Heureusement, malgré l'intense développement des dernières décennies, les grands équilibres sont encore préservés, quoique fragilisés*". Et de souligner que seul 15% du territoire du SCoT est actuellement urbanisé, ce qui est effectivement bien inférieur aux autres études de cas (cfr. tableau 3.). Mais ce faisant, ce document est à nouveau pris dans une contradiction, entre la valorisation de ce caractère agricole très prisé et le besoin stratégique d'affirmer plus loin que "*l'espace urbain est en expansion continue*"; et il gère ce paradoxe en jouant des deux types de périmètres différents: "*ce dont témoigne l'évolution des deux aires urbaines*".

Le SD de Bordeaux aborde également la question sous l'angle des aires urbaines<sup>30</sup> en signalant une population qui augmente relativement peu mais qui s'éloigne beaucoup

<sup>27</sup> CHRISTALLER Walter, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena : G. Fisher, 1933, 331p.

<sup>28</sup> WEBBER Melvin, CHOAY Françoise (préf.), *L'urbain sans lieu ni bornes*, : éd. de l'aube, 1996 (1<sup>e</sup> éd. 1964), 123p.

<sup>29</sup> cfr. PLU de la communauté urbaine Lille-Métropole, p. 20.

d'une centralité qui reste, elle, de plus en plus attractive - c'est-à-dire, un processus en cours qui est la description précise de la métropolisation<sup>31</sup>.

Face à ce panel d'approches, le tableau n°3 montre par contre que les objectifs une fois chiffrés ne sont pas si diversifiés : Montpellier accepte que sa surface urbanisée s'étende encore de 7% ; on lit dans le SCoT de Nantes que la somme des zones à urbaniser autorisées dans tous les PLU représente 7% du territoire métropolitain ; et dans le PLU de Bordeaux, ces mêmes zones à urbaniser représente 6% du total du territoire. Seule Lille n'a prévu que 3% de surface urbanisée autorisée en plus, entre 1993 et 2015.

A l'inverse, les effets spatiaux restent spécifiques : avec ces mêmes chiffres, la surface urbanisée à Bordeaux dépassera la moitié de la surface totale (52%) alors que le SD de Lille s'est fixé un plafond encore largement inférieur (42%). Mais en valeur absolue, cela représente à Lille une surface urbanisée bien supérieure (36000 ha) qu'à Bordeaux (28700 ha).

Quantitativement encore, on observe que les deux villes les plus éloignées ont construit un même dispositif binaire, opposant d'un côté, l'extension urbaine, et de l'autre, le "réinvestissement" à Montpellier et le "renouvellement" à Lille. Dispositif central dans le SCoT de Montpellier qui est entièrement construit dessus, il y est quand même moins exigeant : seul 1/3 des logements doit rentrer dans cette catégorie, pour 2/3 des nouveaux logements dans le cas de Lille, où la notion est également centrale parce qu'en plus de la compacité, elle y recouvre un nombre important d'enjeux locaux : mixité sociale et de programme, reconversion industrielle et reprise en main des friches.

Les deux autres villes, par contre, ont évité de chiffrer les objectifs liés à la densification du tissu existant, tablant plutôt sur des recommandations de principe, certes très détaillées à Bordeaux, ou un chiffre général de consommation spatiale pour tout le SCoT de Nantes (330 ha /an) et des contraintes sur les autres types d'usage des sols : 69000 ha de zones agricoles pérennes protégées soit 42 % du SCoT de Nantes.

Morphologiquement, ensuite, comment les documents de grande échelle appréhendent-ils ces densités et comment qualifient-ils les orientations à leur donner ? Globalement, les SCoTs ne sont visiblement pas le lieu d'une étude morphologique approfondie ; c'est dans les PLU comme ceux de Bordeaux ou de Lille, qu'on trouve le panel le plus riche de typologies de tissus urbains (jusqu'à 6 catégories à Bordeaux et 10 sous-catégories à Lille).

---

<sup>30</sup> : "Il faut rappeler que l'aire urbaine bordelaise a doublé en taille entre 1960 et 1999 pour une croissance de population d'environ 20 %."

<sup>31</sup> cfr. Jacques LEVY, Michel LUSSAULT (dir.), *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : éd. Belin, 2003, pp.12-615.

	Bordeaux		Lille		Nantes		Montpellier	
échelle/doc	PLU de la CUB		SD		SCoT Na St Na		SCoT Mtp	
surface totale (ha)	55 188		88 000		166 000		43 850	
données sur l'espace "urbanisé"	Diagnostic "morphologique" : - site central : 160hab/ha - quartiers : 52 hab/ha - périphérie intra rocade : (?) -périurbain : 5 hab/ha		en 1993 (POS) : ZU + ZextU = 39% ZA + ZN = 61%		En 2004 : 15% urbain. Depuis 1990 : +370 ha / an		en 2004 : 24% urbain et 76% naturel. Depuis 1968 : + 800m <sup>2</sup> / hab = +428 ha / an	
projections envisagées habitants	en 2015 : +50.000 habs	+7% de pop.	En 2015 : Entre + 20.000 et + 70.000 habs	+2% à 6% de pop.	En 2020 : +100.000 à 150.000 habs	+16% de pop.	en 2020 : + 100.000 habs Sans le SCoT : +21 % surf de l'agglomération	+26% de pop.
Objectifs Spatiaux	En 2015 : ZU+ZAU = 52% ZN+ZA = 48%	ZAU = 6% du total	En 2015 : ZU+ZAU = 42% ZN+ZA = 58% (S.D., p.204)	Urbanisation +3%	Réduire la conso. annuelle de 10% : Atteindre + 330 ha /an	ZAU = 7% du total	Avec le SCoT : Zones d'extension = + 3000 ha (+ 200 ha/an)	Urbanisation +7%
Objectifs logements	+ 4800 logements / an		+ 5000 logements / an		+ 5620 logements / an		+ 4000 logements / an "à terme"	
Principes spatiaux du développement	Détaillés par types de tissu, sans être chiffrés. 12% de logements vacants réinvestis, 78% de logements neufs construits		"Renouvellement" : 2/3 des logements Extension : 1/3 des logements		70% dans la CUN 18% : CARENE 8% : Erdre et Gesvres 3% : Loire et Sillon 1% : Cœur d'Estuaire		Réinvestissement : 1/3 des logements (50% dans Mtp) Extension urbaine : 2/3 des logements	

Tableau 3.

*Données, projections et objectifs de taux d'urbanisation en termes d'habitants, de logements, de consommation spatiale*

Mais on se trouve souvent dans ces cas-là dépourvu d'un projet formalisé, dessiné, qui soit intermédiaire entre les visions schématiques des SDAU et les prescriptions ensuite très précises, localisées et détaillées à la parcelle du PLU. En effet, si le PADD représente le projet du PLU, comme du SCoT, très peu de choses dans ce document ont une forme, mis à part les réseaux déjà étudiés, ou alors, c'est celle de l'état existant au temps t du plan, situation que l'on décide de figer.

A Bordeaux, par exemple, seule la "ville continue" (PADD) ou "la ville péri-centrale" (selon les pages) a une limite physique, incarnée ou dessinée, en l'occurrence la rocade, les boulevards, les cours.

Les autres types de territoires urbanisés ont pour seule forme la dentelle de la situation existante, on ne dessine pas à cette échelle de figure qui aurait une cohérence spatiale. Les "charpentes paysagères" également sont la version "gelée" des espaces verts existants et si les "lisières de l'urbanisation" sont représentées, elles ne forment que le contour de l'état existant. Ainsi, le projet ne donne pas forme à l'urbanisation, il consiste à ériger un état de fait en objectif spatial.

Le SCoT de Montpellier, au contraire, est laconique sur la description des morphologies existantes, comme celui de Nantes, mais il est d'une précision extrême dans la forme à donner, ensuite, aux futurs développements. Il est le seul à classifier, exemples formels à l'appui, les futures interventions en termes "d'intensités" de développement (qui correspondent à des "densités" de logements à l'hectare) ; à dessiner la transformation d'un croisement avenue / tram en une centralité de quartier et, concernant les limites d'urbanisation, à considérer qu'elles sont épaisses (de 100 à 150 m.) et qu'elles "*sont autant d'occasion de concevoir un projet d'aménagement*".

Mais on a pu constater que l'urbanisation à Montpellier, même celle de faible densité, est constituée de groupements<sup>32</sup> : c'est pour cela que le SCoT peut les encercler d'un projet matérialisé, et raisonner en terme de périphéries, même autour des bourgs. C'est aussi en regardant le type d'urbanisation dispersée (graphes 4) autour de Bordeaux qu'on comprend que là, projeter la forme de la "lisière" est soit trop ambitieux (cela correspondrait à une ligne de plusieurs dizaines de km) soit impossible, parce que les implantations sont trop pointillistes pour être cernées.

A Lille, la situation est encore plus extrême avec une vision déjà presque inversée : s'il y a des périmètres à dessiner, ce sont ceux des poches d'agriculture, celle-ci étant même évoquée comme "*agriculture de service*" dans le SD. Enfin, à Nantes, le souci de matérialiser les limites de l'urbanisation à travers un projet formel n'apparaît pas vraiment dans le SCoT : mis à part des "coupures vertes" le long des autoroutes, il semble suffisant que les périmètres de ZAU soient définis administrativement.

A ce stade, quelques *topos* spatiaux ressortent donc dans la manière de concevoir la forme urbaine à cette échelle : les pôles, déjà évoqués au point précédent, les limites, dans certains cas, mais aussi les axes, finalement, dont l'appréhension très variée est encore évocatrice des spécificités locales.

Les axes semblent prisés dans les situations radioconcentriques fortes, Bordeaux en tête, mais aussi à Montpellier<sup>33</sup>, pour orienter les densités autrement qu'en anneaux décroissants et même transversalement à ceux-ci.

Mais deux types d'axialité émergent à la lecture des plans pour Bordeaux. Ceux dits de "*requalification lourde*" sont des bandes assez larges de part et d'autre des voies constituant "*le maillage urbain structurant*" : s'y concentrent des projets d'espaces publics, de points intermodaux mais aussi de zones de "*requalification du bâti*" ; ils sont l'outil principal de "*la ville composée*" du PLU.

On les retrouve à l'échelle du SDAU en terme de "*zones urbaines multifonctionnelles*" plus schématiques et sous forme de bandes épaisses, mais ils y sont rejoints par d'autres figures de type axial : les "sites économiques spécifiques". Ceux-ci, curieusement intitulés "pôles" dans le plan<sup>34</sup>, sont en fait des zones étendues, assez larges, qui bordent les autoroutes, longent l'aéroport ou même la rocade elle-même, de manière presque continue en rive droite, formant ainsi des coupures importantes qui creusent encore "l'urbanisme des secteurs" déjà formés par ces infrastructures.

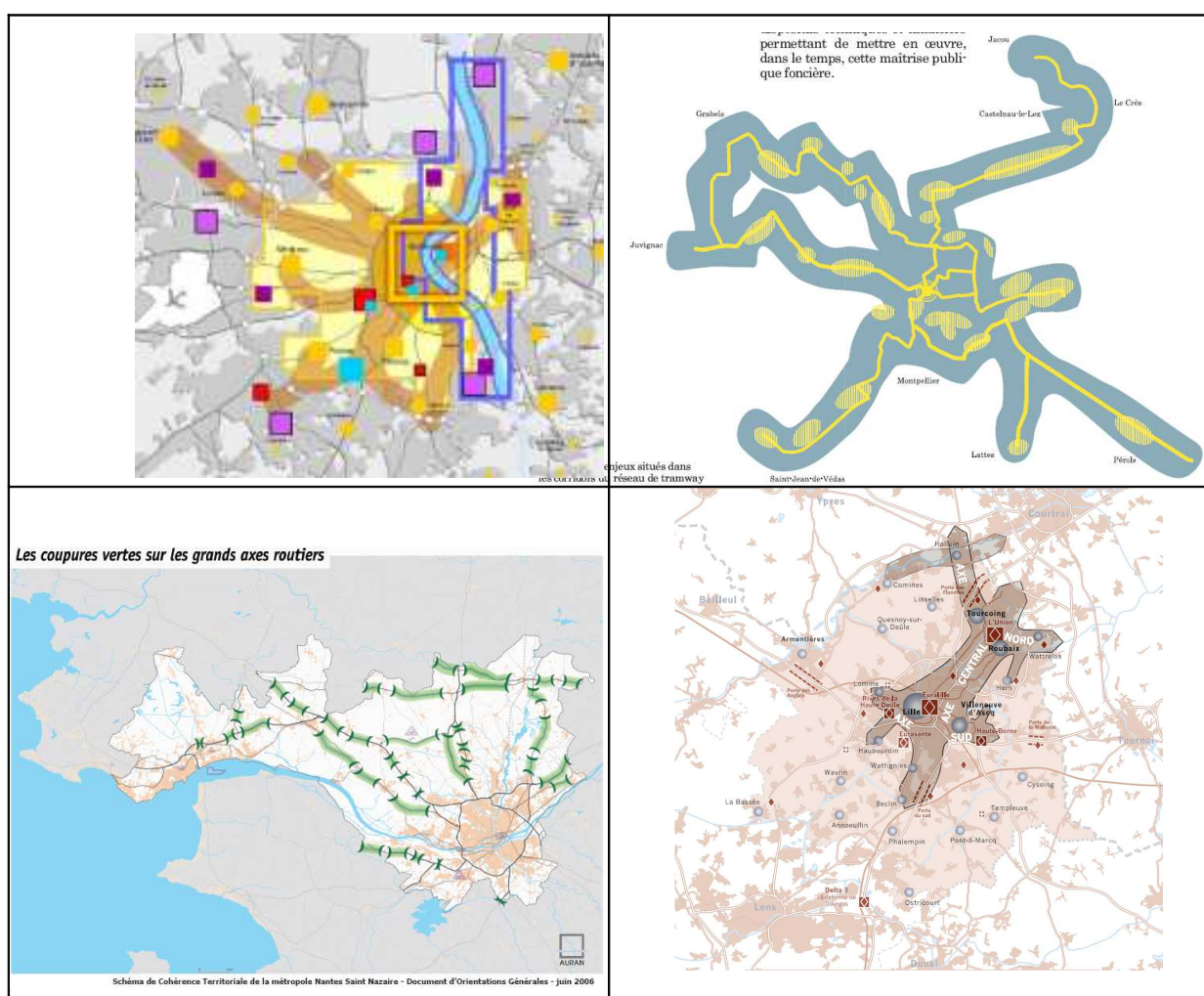
<sup>32</sup> Cfr. *Infra*, Partie 1, chapitre 2, point B.4.

<sup>33</sup> Jean Paul Volle : "Montpellier a une structure fondamentalement aréolaire", réunion Axes transversaux DD et FU, Montpellier : SERM, 12 déc. 2007.

<sup>34</sup> Cfr. SYSDAU, Carte de l'usage des Sols, 2010-2020.

Le souci de développer la densité bâtie en large bandes axées sur des réseaux est aussi présent à Montpellier, qui concentre sa politique de densification dans des couloirs de 500m de part et d'autre des lignes de tramways. Mais si à Bordeaux, la notion d'axe garde un sens spatial, par sa forme globalement droite et radiale, le profil en long des lignes de tramway de Montpellier étant par définition tout en courbures, il n'en résulte pas une répartition spatiale de la densité de forme très lisible.

A Lille, par contre, le terme d'axes est largement employé pour décrire effectivement la figure spatiale que compose l'urbanisation - plus proche d'ailleurs du corps que de l'étoile - mais ceux-ci sont de nature différente des précédents, encore plus larges (parfois une dizaine de kilomètres) et singulièrement, sans être nécessairement incarnés par un ou des faisceaux d'infrastructures.



*La nouvelle forme des agglomérations :  
des "anneaux" radioconcentriques aux "rubans épais"*

Le SCoT de Nantes, quant à lui, tout à renforcer ses polarités, ne semble pas valoriser la notion d'axe, tout comme il minimise, on l'a vu, la vision radio-concentrique de la situation existante. Bien plus, et contrairement à Bordeaux, *"l'étalement des sites d'activités le long des grands axes est perçu comme une menace pour les paysages, par exemple le long de l'axe Nantes-Savenay-Saint-Nazaire."* Ainsi, s'il y a dans ce SCoT une figure en forme de bandes larges, c'est en fait le schéma des discontinuités, des "coupures vertes" qui sont imposées systématiquement et à diverses échelles.

Une dernière piste en terme d'axes, globalement absente de ces SCoT, amènerait à relever ceux qui s'orientent en fonction de tracés viaires et ceux issus des tracés ferrés. Ainsi, à Bordeaux, on constate en fait qu'ils desservent *grosso modo* les mêmes localités. A Nantes, les principales radiales viaires et les radiales ferrées sont un peu plus différenciées mais c'est surtout à Lille que l'on perçoit une distinction assez franche entre les zones qui ont été urbanisées par les réseaux ferrés et celles développées autour des réseaux viaires.

Or, cette diversification des tracés, qui permet de desservir un plus grand nombre de localités, n'est pas évoquée comme objectif dans les documents analysés, sans doute parce qu'elle a pu aussi être considérée comme une génératrice de l'étalement. Cependant, à l'heure où celui-ci existe et qu'il s'agit d'y offrir des alternatives en mode de transport, on peut voir un intérêt à diversifier les parcours de tramways des axes déjà existants de desserte.

## **CHAPITRE 4. QUELLES STRATEGIES POUR MAÎTRISER LA FORME URBAINE ?**

Quelles stratégies les villes cherchent-elles à mettre en œuvre dans le cadre des deux objectifs récurrents relevés au chapitre précédent : maîtriser la croissance et équilibrer la structure urbaine ? La lecture des travaux des équipes permet de faire émerger trois grandes stratégies par lesquelles les villes entendent agir sur leur forme et leur croissance.

En effet, toutes les villes évoquent leurs intentions (utilisant des "slogans") et mettent en œuvre des opérations-phares (avec valeur "d'exemplarité") ayant pour enjeu :

- la transformation de "la ville sur la ville" ;
- l'extension de la ville par de nouveaux quartiers denses et mixtes, revendiqués comme alternatives à l'étalement pavillonnaire ; mais néanmoins attractifs, donc également qualifiés de "verts".
- la structuration de la forme urbaine de toute l'agglomération, au moyen de réseaux (de transports en commun) et de nouvelles "polarités".

Ce chapitre 4 présente tout d'abord, dans le cas de chaque ville, comment précisément ces trois axes y prennent forme et éventuellement se combinent, dans les opérations urbaines analysées.

Le second point présente à l'inverse une synthèse thématique centrée sur chaque stratégie identifiée et déclinée dans les villes.



## **A. STRATÉGIES DE MAÎTRISE DE LA FORME URBAINE :**

### **RELEVÉS VILLE PAR VILLE**

#### **1. Dans les rapports de l'équipe de LYON**

L'Institut d'Urbanisme de Lyon, et l'équipe Rives partent d'une connaissance approfondie de la globalité, de l'histoire de la ville, de la planification, du rôle des projets urbains dans la construction de l'agglomération. De cette vision globale découle le choix des six projets urbains qu'elle analyse :

Les Minguettes ; La Cité internationale ; Le Carré de Soie ; La Porte des Alpes ; Confluences ; Les Jardins de la Buire (Les deux derniers projets font l'objet d'analyses plus approfondies).

Cette approche permet de situer la portée et la place de chacun de ces projets dans la stratégie de désignation des lieux opératifs, de leur donner un sens. La recherche met en lumière, très explicitement l'évolution des représentations de ces projets chez les politiques. Le « portefeuille de projets » saisis comme des objets « totems » par les élus (final 12.07), les références sur lesquelles se fonde la recherche balaient les notions d'*intercommunalité*, de *territoire* et de *projet urbain*. La recherche scientifique approfondie sur les rapports entre ces trois concepts et leurs développements est remarquable sur le plan épistémologique et bibliographique. La philosophie est appliquée aux « grands projets d'agglomération » de la Courly puis du grand Lyon.

La *forme urbaine* y est discrètement présente. Elle n'est ni illustrée, ni analysée, ni disserté en tant que telle, mais on sent chez les auteurs une réelle sensibilité à l'espace. La géographie de la ville est évoquée, les caractéristiques spatiales de chaque projet sont ciblées avec justesse, quantitativement et qualitativement en brossant à grands traits des situations morphologiques particulières et en dressant des hiérarchies, mais sur un registre descriptif limité (infrastructures, friches...) sans entrer dans le détail. L'iconographie des plans, très sommaire, n'est pas commentée.

Le point de vue dominant est celui des logiques des maîtrises d'ouvrage. Les montages financiers et les bilans d'opération sont mis en avant comme l'une des clés centrales de l'intelligence des projets. Cet accent mis sur le financement, l'économie et la stratégie des acteurs s'explique par l'absence, dans l'équipe composée d'historiens, de géographes et de politologues, d'architectes-urbanistes plus attachés à la description fine des mécanismes morphologiques.

#### **• La "ville sur la ville"**

Les chercheurs soulignent que Lyon applique les grandes lignes de force des théories urbaines de « reconstruction de la ville sur elle-même » émises dans les années 90 (axe1 06.07). Le grand Lyon va suivre avec loyauté les directives nationales de la loi SRU de 2000 qui détermine trois critères dominants pour la délimitation d'aires significatives dans les agglomérations : la *cohérence*, la *solidarité*, la *durabilité*. Sur le territoire du grand Lyon (2 millions et demi d'habitants prévus au schéma Lyon 2040 de 1989), la description des grands projets urbains tend à prouver que cette région urbaine applique de manière remarquable la doctrine de développement de la ville sur

la ville au détriment d'une dispersion sur le territoire. Cela étant, la recherche ne s'appesantit pas sur les phénomènes non contrôlés de mitage ou de périurbanisation.

La révolution en matière de planification vient de la montée en puissance de la réflexion sur les mobilités, le constat de l'impasse automobile, le développement des transports en commun, comme fil conducteur des nouvelles opérations de construction. La « logique gaullienne de taylorisation de l'espace national » a déterminé un vaste cadre de développement avec son lot d'infrastructures (mutilantes à Perrache). Le contournement autoroutier fournit un autre vaste cadre limite à l'urbanisation.

Mais ce volontarisme de localisation « sur la ville » des grands projets urbains labellisés ne masque-t-il pas la réalité d'une diffusion de la construction à plus grande distance ? Aussi, la totalité des projets urbains cités et traités s'inscrivent dans une logique de reprise de la ville sur la ville, de changement d'affectation, de densification, de volonté d'apporter mixité et urbanité.

« Confluences » est une occasion exceptionnelle d'extension immédiate de la centralité, inscrite dans la géographie de la presqu'île. La morphologie est celle d'un quartier de haute densité, par mutation des activités de service du 19<sup>ème</sup> siècle (abattoirs, marchandises...). Le choix du tramway comme artère centrale lui donne une identité exceptionnelle.

« Cité internationale » est un projet de renouvellement en extension proche du centre, concentrant des équipements de prestige, mais dont la conception, plus ancienne, n'est pas axée sur les transports en commun.

« Carré de Soie » est un enjeu majeur. La constitution d'un nouveau pôle de l'agglomération ne part pas d'un germe initial. Son centre futur va naître ex nihilo du croisement de deux nouvelles infrastructures de transport (prolongation du métro et ligne de tram T3). Installé sur des friches extensives majoritairement du 20<sup>ème</sup> siècle, il s'agit d'un projet à grande échelle (500 hectares) de reprise de la ville sur la ville.

« Porte des Alpes », deuxième pôle de l'Est lyonnais, sur 1400 hectares, recoud un paysage périurbain constitué d'objets isolés produits par « l'ex-urbanisation des activités urbaines » (annexes 20 12.07) et d'un méga centre commercial. L'épine dorsale du projet est établie par la traversée de la ligne T2 de tramway qui va réunir trois pôles à vocation universitaire, commercial et technologique. Implantée sur la dernière grande disponibilité foncière agricole de l'Est lyonnais, Porte des Alpes relève plus de la restructuration des franges urbaines que de reconstruction de la ville sur elle-même.

« Rives de Buire » est une reconversion de site industriel. Ses difficultés s'expliquent par sa faible accroche au réseau de transports publics.

« Les Minguettes » sont un exemple des plus emblématiques de renouvellement urbain des grands quartiers d'habitat social « hérité ». Le GPV lui donne un nouveau souffle avec entre autre l'arrivée de la ligne T4 de tramway en 2009 qui va le relier au centre de Lyon.

### **• Extension de l'urbanisation**

Par une description historique très documentée, les membres de l'équipe de l'Institut d'Urbanisme de Lyon se réfèrent de manière précise à la genèse de la croissance urbaine de l'agglomération lyonnaise. Les études localisées portent surtout sur des grands projets urbains successivement ciblés dans la succession des documents de

planification de 1970 à 2006 sous le concept de « territoires de mission ». L'étude se focalise sur des projets situés dans les limites du grand Lyon et particulièrement sur des projets urbains péricentraux.

Les auteurs mettent bien en évidence l'importance de deux projets urbains de grande étendue pour les étudier, Porte des Alpes et Carré de Soie. Situés loin du centre, ils peuvent être considérés comme extension d'urbanisation. Les auteurs montrent d'ailleurs qu'il a fallu du temps aux responsables politiques pour être convaincus de mettre au premier plan ces opérations et de les faire accéder au statut de pôle urbain majeur car on considèrerait ces terrains comme trop éloignés, marqués par des paysages urbains peu attirants de la ville émergente (Porte des Alpes) ou de la vieille industrie (Carré de Soie). L'attention est également portée sur l'étude des phénomènes de croissance générale, spontanée, de droit commun et situés au-delà du périmètre du grand Lyon, c'est-à-dire à l'urbanisme qui échappe à la planification organisée et se manifeste sous forme diffuse ou dispersée à grande échelle.

### • *Structuration de l'agglomération*

Ce thème au cœur de la recherche. L'équipe prend comme point de départ les réflexions sur l'intercommunalité de Claude Sorbets. Par une description introductive historique très documentée, le chercheur décrit comment s'est structuré de manière continue l'agglomération tout au long de trois générations de schémas directeurs :

Schéma directeur de la Courly, années 70

Schéma Lyon 2010, Michel Noir, 1989

Le SCOT actuel

La préoccupation principale des chercheurs est de montrer par quels processus politiques et décisionnels cette structuration s'effectue. Au rôle prééminent de l'Etat au début succèdent les progrès constants dans la définition de la réalité des instances représentatives du grand Lyon jusqu'à la « réorganisation décentralisée de la gouvernance communautaire actuelle » avec la conférence de maires. Les chercheurs mettent particulièrement en évidence le rôle du transport dans la structuration de l'agglomération à travers la création des infrastructures routières d'état dans les années soixante, puis la naissance du SYSTRAL en 1985 comme organisme de plus en plus influent, armé idéologiquement et doté d'un personnel croissant. Le grand Lyon applique la loi LAURE de 1996 avec loyalisme. Son PDU, qui va donner naissance avec une rapidité remarquable aux deux premières lignes de son réseau de tramway est au cœur du projet de structuration de l'agglomération. L'articulation entre PDU (global) et PDS (plan de déplacement de secteur) apparaît aussi très innovante. L'équipe s'attache à entrer dans le détail des évolutions, jeux d'acteurs entre les divers niveaux de gouvernance, la politique, la technique et le public dans une description méthodique des « scènes de négociation » (rapport final 20 12.07)

## **2. Dans les rapports de l'équipe de LILLE**

*Stratégies de maîtrise de la forme urbaine étudiées dans les rapports de juin 2006 et de décembre 2006 remis par l'équipe de recherche locale de Lille. (avec extraits des rapports)*

Le plan du rapport est très significatif des principaux enjeux de l'aménagement dans cette région urbaine : le premier chapitre porte sur la question métropolitaine qui désigne les différentes échelles de représentation et les découpages institutionnels ; le second porte sur la notion de renouvellement urbain. La question métropolitaine est inscrite dans le débat depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle en raison de la nature multipolaire de la métropole lilloise où existent depuis la fin du 19<sup>ème</sup> trois centres importants liés par des échanges denses : Lille, Roubaix et Tourcoing.

Le thème du renouvellement urbain apparaît très tôt à Lille, dès la fin des années 70, en rapport avec la politique de la ville et le réemploi de vastes friches industrielles ; le futur est dès lors envisagé en terme de requalification, de reconversion et de relance économique d'un très vaste territoire urbanisé.

L'intérêt du cas lillois tient notamment aux relations très cohérentes qui soudent les trois volets de la stratégie mise en place : la ville sur la ville, la maîtrise de l'expansion et la stratégie métropolitaine.

### **• La ville sur la ville**

La notion de renouvellement urbain est au centre du projet d'agglomération et présente deux caractéristiques :

- La transformation "sans croissance" et la difficile transition d'une économie basée sur l'industrie à un développement fondé sur le secteur tertiaire.
- Le réemploi d'un vaste patrimoine bâti souvent en déshérence (friches industrielles et centres villes).

#### *Le Renouvellement Urbain au cœur du projet de développement*

En même temps que se fait Euralille, urbanistes et responsables politiques réfléchissent au devenir de la métropole à l'occasion de la révision de son Schéma directeur qui date de 1972. Après plus de dix ans de procédure, le nouveau schéma directeur, qui a valeur de SCOT, le document d'urbanisme introduit par la loi S.R.U. en 2000, est entré en vigueur en 2003. C'est au cours de ce travail que s'est imposé l'impératif du renouvellement urbain dans les secteurs de l'agglomération confrontés aux difficultés sociales et économiques et à la dégradation de l'environnement urbain.

Le principe de la maîtrise de la croissance urbaine périphérique est posé : deux tiers de la production de logement d'ici 2015 devra se localiser dans les secteurs de ville renouvelée, au cœur de l'agglomération, et la croissance périphérique sera limitée à un tiers, soit le renversement des proportions observées ces dernières années. (D. Paris, p. 9)

#### *Roubaix, archétype de la ville en renouvellement*

Roubaix représente l'archétype de la ville en renouvellement. La stratégie récente de la ville a été orientée vers la requalification d'un centre-ville naguère en déshérence. L'arrivée du métro en 1999, celle d'investisseurs commerciaux (Mac Arthur Glen, Casino-Gérec) acceptant le risque autour d'un projet de centre-ville ambitieux,

l'implantation d'équipements culturels majeurs (le musée de la Piscine) et nécessaires à l'animation (cinéma multiplexe), ainsi qu'un travail de fond sur la qualité des espaces publics, ont transformé l'image de la ville, créant un frémissement sur le marché immobilier. (D. Paris p. 10)

#### *L'héritage de la restructuration industrielle*

L'ampleur des difficultés sociales dans la métropole lilloise et sa région urbaine explique le rôle pilote qu'elles jouent dans la « *politique de la ville* » : toutes les procédures successives ont été testées ici, et c'est à Lille, à l'occasion de la révision du schéma directeur, qu'est né le concept global de « *renouvellement urbain* », repris dans l'intitulé même de la loi SRU du 13 décembre 2000 (Solidarité et renouvellement urbain). (D. Paris p.16)

Le concept de « *renouvellement urbain* » a été mis au point par des universitaires lillois (François-Xavier Roussel) bien avant la publication de la loi SRU, Solidarité et renouvellement urbain, et ses dispositions légales et contractuelles. Si refaire la ville sur la ville est ce qui s'est toujours fait dans l'histoire de la ville européenne, engendrer ce processus dans les villes industrielles qui ont perdu leur attractivité, leur contenu et leur logique organisationnelle est d'une autre nature. Que faire de cet héritage? Le raser ? Le promouvoir en patrimoine ? Jusqu'où peut-on supporter l'élimination des traces et tracés de la ville industrielle ? Jusqu'où peut-on le réhabiliter en en changeant l'image et le sens ? (D. Mons p. 21)

Plus que dans les grands ensembles des années 1950-1970 qui sont relativement modestes à Lille, ce sont ces anciens quartiers usiniers qui cristallisent les difficultés sociales et économiques. La mixité habitat-travail se reflétait par des ruptures d'échelle entre les usines, pouvant atteindre 5 à 7 niveaux et s'étalant sur de vastes îlots, et l'habitat ouvrier en maisons sur rue ou sur cour. Les commerces de proximité alignés le long de l'axe majeur du quartier ont périclités et ont été relayés par les grandes surfaces périphériques, sur fond de facilité de circulation par la voiture individuelle mais aussi par le métro au terminus duquel s'installent les zones commerciales. Redonner vie à ces quartiers est une priorité dans la réflexion urbaine globale et dans la recherche des modalités de la mutation sans croissance.

Les trois réponses pour le maintien et le renouveau de ces quartiers qui constituent la surface majeure de la métropole lilloise sont en quelque sorte des mots d'ordre : densité mixité, qualité urbanité culture, développement durable.

#### *Densité-mixité*

Les caractéristiques de la ville héritée et en particulier deux types d'édifices : les maisons de ville qui constituent l'essentiel des tissus urbains des villes du Nord et les bâtiments industriels permettent une densification des centres et une mixité de fonctions. Leur réemploi peut fournir une alternative à l'étalement urbain.

Après quelques balbutiements de réflexions et de réalisations dans les années 1980, les instances de développement de la métropole lilloise se sont tournées vers les exemples néerlandais de renouveau par l'habitat individuel pour répondre tant à la demande globale de régénération urbaine qu'à la demande individuelle de mieux vivre en ville. (D Mons, p.22)

### *Développer la culture*

Développer la culture et les lieux culturels est une exigence de la mutation sans croissance. Le rapport montrait que les friches industrielles appelaient de façon quasi spontanée les lieux culturels. La nomination de Lille comme capitale européenne de la culture en 2004 est un symbole de cette mutation. (D.Mons, p.22)

### *Le développement durable*

Concilier les trois bulles, économique, sociale et environnementale, dans un équilibre urbain à toutes les échelles tel que le préconise le concept de développement durable engendre une nouvelle culture de l'aménagement. C'est donc l'heure de la réflexion et la production des nombreux Agendas 21 à toutes les échelles territoriales, Région, Département, Communauté Urbaine, Villes, correspond davantage à des déclarations d'intention qu'à des réalisations concrètes.

Le renouvellement urbain est donc indissociable ici d'une maîtrise de l'expansion urbaine et du discours métropolitain (renforcement du réseau de villes) – ce que reflète l'importance de cette partie dans l'analyse des rapports de l'équipe de Lille.

## **• Extension de l'urbanisation**

### *La mutation sans croissance*

Les particularités géographiques et historiques de la métropole lilloise sont un terrain propice à des recherches à différentes échelles pour comprendre les mécanismes de la mutation sans croissance qui concourent à sa métamorphose actuelle. Quelle centralité pour une métropole multipolaire ? Comment éviter l'exclusion et la dégradation des quartiers péricentraux issus de la mixité habitat- travail ? Quel avenir pour les friches et bâtiments industriels ? Peut-on tirer parti de la spécificité de l'habitat en maisons de ville qui fait l'originalité du profil bas et étalé de la métropole à l'heure d'un questionnement national sur la maison individuelle ? Comment penser un nouvel art de vivre en ville par une action sur les espaces publics et paysagers ? Autant de questionnements qui intéressent les chercheurs, les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre dans le processus contemporain de mutation urbaine à l'échelle métropolitaine. (D. Mons, p.16)

Le développement de la métropole ne s'identifie pas au renforcement de la centralité lilloise mais à celui du réseau de villes, qui est appréhendé aux deux échelles de la métropole et de la région.

## **• Structuration de l'agglomération**

Depuis la fin des années 1980, le développement de Lille s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de métropolisation. Celle-ci passe notamment par l'aptitude des acteurs politiques et économiques locaux à se mobiliser dans une dynamique de gouvernance et ne peut faire l'impasse sur le grand enjeu d'aménagement et de solidarité que représente la nécessité du renouvellement urbain. Ce processus s'articule à un système régional transfrontalier à forte densité et structuré en réseaux de villes très proches. (D. Paris, p.12)

### *L'histoire au service du discours métropolitain*

Le système métropolitain de la région lilloise est une réalité territoriale de formation ancienne. Cette histoire est mise au service des stratégies métropolitaines contemporaines. L'historicité au service du discours métropolitain comprend trois volets :

#### *- La redécouverte du patrimoine*

Aujourd'hui, dans le cadre du développement métropolitain, c'est le passé marchand de la cité qui est sollicité, par exemple quand la Vieille Bourse, au cours des années 1980-1990, fait l'objet d'un important programme de restauration soutenue par le monde économique métropolitain en partenariat avec les acteurs publics : l'histoire constitue en effet une référence mobilisatrice pour le monde économique autour du thème de la Cité marchande.

L'historicité valide ici le discours métropolitain. A la charnière des années 1970 et 1980, c'est le patrimoine du XIX<sup>ème</sup> siècle qui est redécouvert, notamment les usines textiles (filature Le Blan à Lille, réaménagée par Reichen et Robert), véritables châteaux de l'industrie (usine Motte Bossut à Roubaix).

Le passé industriel est ainsi mobilisé en tant que moment historique du développement de la ville – de l'agglomération- et de la construction de sa puissance, même si celle-ci ne repose plus aujourd'hui sur l'industrie (réaffectation d'usage).

#### *- Le tramway*

Décidé par le Conseil Général du Nord en 1903, réalisé par l'ingénieur A. Stoclet, le Grand Boulevard<sup>4</sup> qui relie Lille à ses deux voisins du Nord-Est représente plus qu'un simple axe de communication. Son tracé en Y traverse huit communes sur 14 kilomètres : cet axe rapproche les trois cités industrielles et oriente un nouveau développement urbain entre elles. Son originalité tient à sa largeur (50m) et surtout à son profil qui associe différentes modalités du transport urbain, individuel ou collectif (Tramway "Mongy" – du nom de son initiateur au début du siècle), et bénéficie d'une dimension esthétique grâce aux perspectives arborées. Conçu avec un esprit d'anticipation remarquable, le Grand Boulevard est la première grande infrastructure de dimension métropolitaine. A. Stoclet réussit là où les techniciens d'aujourd'hui ont échoué, en ne proposant sur des axes récents ("l'auto-boulevard" de Villeneuve d'Ascq et Mons, ou la D146 en bordure de Lezennes et Villeneuve d'Ascq) que des voies rapides où viennent se poser, sans cohérence aucune et sans pensée d'aménagement global, des garages automobiles, des boîtes commerciales ou des "fast-food" et "drive in". (D. Paris, p.6)

#### *- La frontière créatrice*

L'une des originalités de la métropole lilloise tient au fait qu'elle soit traversée par une frontière internationale. Par les contraintes qu'elle a imposées pendant trois siècles, la frontière s'est révélée en fait créatrice. (...) La Flandre belge, rurale et plus pauvre alors, alimente le développement industriel et urbain du côté français, notamment dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Lille, Tourcoing et surtout Roubaix, qui est majoritairement une ville belge de 1870 à 1890, bénéficient de cet apport démographique.

Vers la fin du siècle, si les lois de 1889 leur permettent d'obtenir la nationalité française, les Belges encore attirés par l'emploi offert en France, préfèrent s'installer



de l'autre côté de la frontière, profitant des salaires français et du coût de la vie moins élevé dans leur pays. L'essor des réseaux de communication, notamment des tramways, favorise cette plus grande mobilité. Au Nord-Ouest se forme alors le chapelet des villes jumelles qui, de part et d'autre de la Lys, s'égraine le long de la frontière. Aujourd'hui, ce sont les Français qui chaque jour franchissent la frontière pour se diriger vers les zones d'activités du côté belge, par exemple celle de Tournai ouest. (D. Paris, p.7)

#### *Les étapes de la construction métropolitaine*

On peut distinguer plusieurs étapes au processus de métropolisation et en suivant l'analyse de Dominique Mons proposer un cadrage temporel sur un siècle d'histoire urbaine (D. Mons, p.20)

Un retour à l'histoire permet de comprendre cette volonté d'accéder à un niveau métropolitain par une série de paliers marquant durablement la morphologie urbaine :

- Le premier acte de métropolisation concerne l'échelle locale et se situe au début du XXe siècle. En 1909 est créé un axe de liaison entre les trois villes de la conurbation industrielle, Lille, Roubaix et Tourcoing : c'est le « grand boulevard » avec son tramway électrique en site propre, ses allées cavalières et charretières, cyclistes et piétonnes, ses alignements d'arbres et d'arbustes qui en font une figure urbaine majeure dans sa traversée de la campagne entre les pôles urbains.

- Le second acte de métropolisation concerne l'échelle régionale et prend corps avec la politique nationale de mise en place de « métropoles d'équilibres » dans les régions françaises. (...) Le dispositif est complété par la création de la ville nouvelle de Lille Est qui deviendra Villeneuve d'Ascq, une des rares villes nouvelles de province à être conduite à maturité. La mise en place d'une première ligne de métro, ouverte en 1983, renforce le lien entre la technopole verte et la ville-mère et dessine une nouvelle géographie territoriale.

- Le troisième acte de métropolisation se veut d'emblée à l'échelle européenne. Pour la métropole lilloise, tout se joue à la fin des années 1980, quand est décidé le percement du tunnel sous la Manche et son raccordement direct par les autoroutes A16, A25 et A26 à l'agglomération. Le choix de croiser les réseaux ferrés nord-européens à grande vitesse à Lille, à proximité immédiate de la gare et du centre historique, va être la condition de l'émergence d'un grand projet urbain qui se veut pôle d'excellence tertiaire : Euralille. Pour Rem Koolhaas, maître d'œuvre du projet, le pari est le changement d'échelle radical : mettre en réseau 70 millions d'européens par le TGV et les autoroutes et inventer un langage architectural et urbain en accord avec cette ambition. L'imbrication des moyens de mobilité devient le socle mouvant de la « turbine tertiaire » qui s'élève alors dans le profil lillois. C'est la « Bifurcation métropolitaine » que démontrent les universitaires Didier Paris et Jean-François Stevens dans leur ouvrage sur « Lille et sa région urbaine » publié en 2000.

### **3. Dans les rapports de l'équipe de BORDEAUX**

*Stratégies de maîtrise de la forme urbaine étudiées dans les rapports de juin 2006 et de décembre 2006 remis par l'équipe de recherche locale de Bordeaux.*

#### **• La ville sur la ville**

L'étude sur la dynamique de projet et renouvellement urbain sur la rive droite de l'agglomération bordelaise (Cl. Parin) procède de l'analyse systématique de toutes les opérations urbanistiques en cours. Localisées et rapportées au territoire géographique de la rive droite et à son identité physique, l'étude utilise des outils de forme urbaine. Faisant face, en miroir, au cœur historique de l'agglomération, la rive opposée, longtemps isolée, fait l'objet d'une reconquête globale. L'étude pointe la multiplicité des « *points de chauffe* » actuels. Très proche, topologiquement du centre, bien délimité, entre fleuve et coteau, ce territoire illustre une forme exemplaire de reprise de "la ville sur la ville".

Mais il s'agit aussi d'un cas particulier d'extension de la centralité, une figure classique de reconquête de "l'autre rive d'un fleuve", sur un territoire ouvert et vaste.

Dans « *formes et temporalités des transformations à l'œuvre* », l'auteur propose une typologie de ces opérations :

- 1 *reconversion d'emprises industrielles et ferroviaires.*
- 2 *opérations de renouvellement urbain (ANRU).*
- 3 *densification ponctuelle du tissu actuel existant.*

### ● **Extension de l'urbanisation**

L'emblématique et complexe opération « *Cœur de bastide* », mais aussi l'opération importante de la ZAC des quais de Floirac (42 ha), au pied du futur franchissement de la Garonne, sont entre autres caractérisées par une volonté de construire des images d'urbanité fortes, avec un questionnement sur la densité conforme à cet enjeu.

Le tramway, empruntant magistralement le pont de pierre, seul franchissement central, joue le rôle de fil directeur, entre ces opérations, au centre du territoire concerné.

La question des limites de l'extension est au cœur des problématiques de la CUB depuis plusieurs décennies. La réflexion est poussée avec les 27 communes qui la constituent. Mais au-delà du périmètre institutionnel de l'agglomération, une dynamique d'explosion régionale est à l'œuvre. Les documents étudiés n'abordent pas la question.

Une des grandes caractéristiques de Bordeaux depuis le 19<sup>e</sup> siècle est son fort étalement urbain et ses basses densités. La tentative sur le temps long de redonner forme, urbanité et densité aux anciens centres villageois, portée par la politique de la CUB (voir point suivant), constitue une modalité parmi d'autres, mais très intéressante pour restructurer la ville, une mesure propre à contrebalancer l'extension urbaine extensive.

L'étude met aussi en évidence la difficulté à faire passer localement auprès de la population l'impératif affiché depuis 2000 dans les PLU « *de la densification envisagée comme une réponse à l'étalement urbain.* » Cette « résistance à la densification » constitue un axe de recherche récurrent.

### ● **Structuration de l'agglomération**

L'étude sur l'aménagement dit "des centres périphériques" met en évidence un outil décisif pour structurer une agglomération, une réflexion sur les polarités et le choix particulier pour Bordeaux de s'appuyer sur les centres villes ou villageois existants des

communes pour mener à bien une des modalités formelles de ce phénomène de polarisation.

Les 4 décennies d'expérience de la CUB font de cette agglomération. L'un des plus anciens laboratoires d'idées et d'action sur la problématique de structuration volontaire d'une agglomération.

L'étude s'intéresse aux modes d'action politiques et techniques : elle n'informe qu'indirectement les questions de forme urbaine. Elle pointe les orientations les plus récentes de l'« *impulsion planificatrice* ». « *Celle-ci n'est plus centrée uniquement sur les réseaux techniques (même si le réseau de tramway tient une part importante dans cette réflexion) mais intègre une dimension urbanistique avec l'émergence de questionnements sur l'espace public et les formes urbaines* ».

A partir du milieu des années 90, « *la volonté de rompre avec l'urbanisme de réseau et la ville « ouverte à la voiture » s'est cristallisée principalement autour de deux projets : le tramway avec l'accent mis sur le TC et le développement des centres ville secondaires* ». Face aux ambitions de la ville centre, les communes de banlieue vont chercher à redévelopper leur propre centre-ville afin de s'affirmer en tant que polarité secondaire de l'agglomération.

Bordeaux présente ainsi une tentative poussée de mise en œuvre d'une polycentralité basée sur l'identité du découpage communal. Les ZAC de ces centres-villes sont notamment entrevues par les maires comme un moyen de s'opposer à l'asphyxie par les grands centres commerciaux de périphérie.

Dans cette « constellation » de centralités anciennes, régénérées autour d'aires piétonnes ouvertes aux circulations douces, le cas des communes plus importantes ou dynamiques sort du lot : Talence, Bègles, Pessac, Blanquefort, Saint Médard en Jalles. Le tramway agit en activateur, accélérant la régénération des centres dès lors qu'il les atteint, agissant « *comme trait d'union entre les ambitions de la ville centre, Bordeaux, et les aspirations des communes qui le souhaitent à se désenclaver et à développer leur propre centre ville* ».

#### **4. Dans les rapports de l'équipe de TOULOUSE**

*Stratégies de maîtrise de la forme urbaine étudiées dans les rapports de juin 2006 et de décembre 2006 remis par l'équipe de recherche locale de Toulouse.*

##### **• La ville sur la ville**

En ce qui concerne cette problématique, l'attention des chercheurs (Girard) s'est focalisée sur un phénomène ponctuel mais important dans la forme urbaine des villes françaises : la transformation urbanistique des grands ensembles construits entre les années 1960 et 1980. La forme urbaine y est interrogée à deux niveaux :

-ampleur et pertinence de la démolition-substitution, et interrogation sur la valeur de ce processus.

-action sur le sol et la redéfinition de l'espace public : recréation de parcellaire lié au processus de résidentialisation de HLM.

La question de la reconstruction de la ville sur la ville n'est pas abordée dans les études sous d'autres dimensions (PLU, densification, friches industrielles, terrains vacants).

### ● **Extension de l'urbanisation**

La recherche effectuée à Toulouse focalise cette question sur quelques grandes opérations d'urbanisation exemplaires à grande échelle, qui mobilisent les avancées conceptuelles actuelles à Toulouse.

L'étude sur *les instruments de projet* (Ferguson) centralise l'investigation sur les procédures (marchés de définition) et les acteurs, co-auteurs d'une démarche avant-gardiste de projet urbain. Le site d'extension de la ville est la ZAC Andromède-Monge sur 500 hectares et concernant les communes de Blagnac, Cornebarrieu et Beauzelle.

L'étude sur « *Les pratiques de représentation de l'espace public dans la concurrence intra métropolitaine entre centre-ville et communes de la périphérie* » (Chapel, Weidknet), s'appuie sur une lecture très élaborée des discours des acteurs et des concepteurs. La forme urbaine produite dans les images de projet ou dans les réalisations est mise en relation avec ces discours.

« *Au plan de la spatialisation des stratégies, l'espace public est au cœur du processus* ». L'omniprésence de la référence à la nature, au vide, aux parcs, à toute une rhétorique héritée (cours, mails, boulevards plantés) est soulignée, comme élément principal de « *la fabrication des images de l'espace public* ».

D'autres thèmes concernant la forme urbaine sont abordés, comme l'utilisation des concepts de "ville passante", de "ville archipel", qui intègrent la dimension de la mobilité.

Les grandes ZAC Andromède-Monge, déjà étudiées par l'équipe précédente, sont complétées par la ZAC Borderouge. Ces grands territoires d'extension sont contrôlés par les procédures publiques. Elles constituent pour nous une réponse emblématique à la question de l'extension. Ces deux territoires d'exception sont l'un et l'autre traversés par des TCSP. Une ligne de tramway a été créée spécifiquement pour desservir la ZAC Andromède et la relier au centre - ville. C'est un cas unique en France, avec les terrains de Billancourt. L'association du tramway à une très grande extension urbaine neuve est exemplaire.

### ● **Structuration de l'agglomération**

Les chercheurs le soulignent d'emblée, l'agglomération toulousaine se caractérise depuis les années 1970 par une faiblesse de la gouvernance métropolitaine et une forte concurrence entre ville centre et communes de périphérie. On sait par ailleurs que la périurbanisation à grande échelle, notamment sous la forme de lotissements privés et clôturés (une autre modalité du phénomène de "résidentialisation") se développe à grande vitesse et sur une échelle de territoire qui n'a pas d'équivalent en France.

Les tentatives de maîtrise collective de ce processus, à l'échelle de l'agglomération ou de la région, ne sont pas abordées dans le cadre des études proposées. Ce n'est sans doute pas un hasard si la focalisation sectorielle sur les seuls « grands projets » en tient lieu à Toulouse.

## **5. Dans les rapports de l'équipe de MONTPELLIER**

*Stratégies de maîtrise de la forme urbaine étudiées dans les rapports de juin 2006 et de décembre 2006 remis par l'équipe de recherche locale de Montpellier. (avec extraits)*

### **• La ville sur la ville**

Montpellier représente le cas particulier d'une agglomération en pleine croissance, la question de l'aménagement s'est posée en premier lieu en terme de maîtrise des formes de l'expansion. Le thème de la construction de la ville sur la ville apparaît plus tardivement et relativement à la question métropolitaine avec la création d'un centre à une nouvelle échelle et en rapport avec la requalification des quartiers.

Deux projets principaux traduisent ce souci de transformation de la ville existante. Le projet Grand Cœur, envisagé comme alternative à la périurbanisation (construction de logements et densification du centre, renforcement de son attractivité commerciale et valorisation de ses espaces publics)

La requalification du très grand quartier d'habitat social de la Paillade au Nord Ouest de Montpellier

#### **1. Le projet Grand Cœur**

*« Pour la ville, Grand Cœur est l'occasion d'affirmer l'existence d'un centre à l'échelle de l'agglomération, qui ne peut s'affranchir des limites du centre historique. Il s'agit moins de créer de toute pièce une nouvelle centralité métropolitaine que de prendre acte d'un espace vécu débordant largement les limites du centre historique, même si ce dernier occupe une place singulière dans la centralité, ne serait-ce que du point de vue des représentations. »*

Le projet comprend trois volets:

Fixer les habitants du centre et dans la mesure du possible, en augmenter le nombre afin de maintenir une certaine mixité sociale.

Favoriser l'attractivité commerciale en équilibrant l'effet de la création du très grand centre ludique et commerciale d'Odysseum en périphérie

Le volet cadre de vie prévoit la piétonisation du quartier de l'Ecusson (l'hyper centre de Montpellier), la continuité de l'espace public avec l'évitement de l'effet frontière de voies urbaines (le boulevard du Jeu de Paume) en y situant un marché de plein air et en limitant la circulation automobile.

Deux projets inscrits dans l'opération Grand Cœur illustrent les différentes interprétations possibles de l'intérêt général mais aussi les tensions existantes entre échelles et donc entre niveaux décisionnels impliqués par le projet (communal et national) : la ZAC Nouveau St Roch et le parking du Peyrou.

*« Saturée, peu fonctionnelle la gare St Roch est aujourd'hui complètement inadaptée aux besoins d'une ville comme Montpellier. L'idée d'une gare TGV périphérique n'étant plus d'actualité, sa modernisation est devenue inévitable. Celle-ci est du ressort de la SNCF et de RFF. Pour la ville le secteur n'en est pas moins stratégique à plusieurs égards: proximité avec le centre historique, potentialité d'un pôle fonctionnel à échelle d'un centre ville élargi, avec notamment un centre, un pôle d'échange intermodale entre le*

*train, le tramway, la voiture individuelle (un parking est prévu) et le car. Par ailleurs, la présence de plusieurs hectares de friches intéresse la collectivité qui a mis au point un projet de ZAC – le deuxième au sein du périmètre après la ZAC St Charles - presque terminée. La participation d'équilibre de la Ville est jugée beaucoup trop élevée par les acteurs municipaux (rachat des terrains à la SCF et RFF - Négociations en cours). »*

*« Le projet de parking du Peyrou. (...) Le CCI a réussi à convaincre la Ville de l'intérêt (de la réalisation de stationnement Place du Peyrou) alors que les services patrimoniaux y étaient défavorables. La Place royale étant classée monument historique. »*

La tension habituelle entre volonté de relance du centre ville, piétonisation ou réduction de la circulation automobile et du stationnement fait comme souvent l'objet d'un conflit entre commerçants du centre (CCI) et services patrimoniaux de l'Etat, entre valorisation du patrimoine historique et usage commercial.

## *2. La résidentialisation du quartier de la Paillade : une histoire en trois temps*

La Paillade est composée de plus de 9 500 logements sur un domaine de 260 hectares sur les collines calcaires encadrant la vallée de la Mosson. Une cité isolée au Nord Ouest de la ville qui dès le milieu des années 70 manque d'équipements et d'emplois. L'idée de transformer la ZUP en cité satellite est vite abandonnée. Dès 1977 l'équipe municipale décide de modifier le plan masse en privilégiant l'habitat intermédiaire et les maisons individuelles. Le quartier est relié au centre dès 1987 par le transport en commun, préfigurant la future ligne de tramway.

La requalification du quartier de la Paillade, renommé quartier Mosson comprend plusieurs étapes qui correspondent à des démarches très différentes et dont l'impact sur les formes et l'organisation spatiale varie du tout au tout.

La première étape met en œuvre une démarche basée sur une connaissance fine de la demande. Ainsi en 1995, l'OPAC décide d'expérimenter une nouvelle méthode de réhabilitation par cage d'escalier, avec à chaque fois une architecture différente.

*« Il s'agissait de diversifier les îlots résidentiels afin de rompre avec l'homogénéité architecturale, de mettre fin à l'anonymat des façades et par une distinction nette des façades et des entrées par des ajouts de loggias, jardinets et terrasses. (...) L'opération enclenchée en 1996 concerne 1700 logements locatifs, ce qui représente 170 opérations de réhabilitation personnalisée par groupe de dix appartements.»*

*« Le travail s'appuie sur une démarche visant à améliorer les parties communes et chaque logement en fonction de leurs occupants. De nombreuses rencontres entre les architectes et les occupants sont programmées. Les attentes des locataires sont prioritaires. En reconnaissant les habitants responsables de leur environnement et de leur immeuble, donc en reconstituant leurs droits de locataires, l'Opac « espère qu'ils prendront conscience de leurs devoirs. »*

*« L'opération a obtenu un certain succès avec un recul de la vacance et des taux de rotation. Et la baisse des dégradations en général. La variété des réponses architecturales est cependant accusée de créer une cacophonie générale; le choix de solutions architecturales et des couleurs, très vives, de contribuer à la stigmatisation du quartier.»*

La seconde étape comprend la création d'une zone franche, l'installation de la ligne de tramway et la seconde requalification du bâti.

*« Elle concerne la résidentialisation des espaces extérieurs ce qui, selon les Services de la ville, permet de redéfinir les espaces et de les redistribuer et de les ré-organiser dans le but d'apporter aux habitants plus de sûreté, de propreté et de tranquillité et une appropriation de lieux, l'opération étant réalisée en concertation avec les habitants et leurs associations, les gestionnaires et les pouvoirs publics ».*

On travaille à hiérarchiser les statuts de sols (espaces publics, privés et collectifs) et à dé-stigmatiser en regroupant par exemple trois quartiers (La Paillade, Les hauts de Massane et Celleneuve) sous une seule appellation : La Mosson. La résidentialisation comprend notamment une opération d'aménagement des espaces extérieurs et de réorganisation d'un îlot par la division d'ensemble des 350 logements en une quinzaine de résidences distinctes, l'aménagement des espaces extérieurs.

Enfin, plus récemment, la loi Borloo de 2003 a suscité d'autres opérations de résidentialisation qui tendent à se limiter à la création de clôtures des immeubles et de barrières "sécurisantes".

*« La réhabilitation par cage d'escalier apporte une réponse cohérente au niveau de la concertation des habitants et de la création d'une identité par cage d'escalier. Mais, sur le plan urbanistique elle génère un grand éclectisme de styles architecturaux et ses effets sociaux sont limités. La résidentialisation menée à la suite s'attache de façon nette à la cohérence de la forme urbaine dans la globalité du projet. Mais elle le fait en prenant moins en compte les attentes et besoins des habitants. Elle conduit donc à une certaine standardisation dans la mise en œuvre ».*

### **• Extension de l'urbanisation**

Deux étapes se distinguent nettement relatives à deux projets de ville ou plus exactement, au passage d'un projet de ville au projet de territoire.

*« Quant on construit 50 000 logements en vingt ans, qu'on réalise des quartiers nouveaux, qu'on édifie de très gros équipements, pourquoi ne pas les localiser le long d'un axe virtuel qui pourra, lorsque la demande en transport atteindra le seuil minimal nécessaire, se transformer en un véritable axe lourd en site propre. »*

Le projet de ville est ainsi clairement décrit par R Dugrand, adjoint à l'urbanisme de Montpellier pendant 25 ans. Partant du centre historique, un axe fort a guidé l'expansion urbaine de Montpellier. Après le franchissement de la voie ferrée par le complexe commercial de Polygone qui initie le développement vers l'Est, l'opération Antigone a conduit la ville jusqu'au fleuve du Lez, tandis que l'aménagement du quartier Port Marianne a concrétisé le franchissement du Lez et planifié l'extension de la ville jusqu'à l'autoroute A9 en s'achevant par le nouveau complexe ludique et commercial : Odysseum.

Chaque architecte propose des formes propres et des rapports spatiaux entre les vides et les pleins, la voirie et les bâtiments.



L'axe d'Antigone (architecte: R. Bofill), peut être lu comme structurant, mettant en perspective toutes les échelles de la ville. A l'inverse l'axe "ne tient" que le décor des façades. Et ce vide ne peut répondre à une densité absente.

Pour Krier, le modèle est celui de la ville préindustrielle.

L'opération Richter répond au front continu des façades sur Le Lez des Consuls de Mer par un traitement plus poreux et une organisation en U des îlots ouverts.

De Portzamparc applique aussi les principes de l'îlot ouvert. Les bâtiments sont situés le long d'un maillage de voies. Ils ne sont pas mitoyens. La variété est donnée par les hauteurs, le plus haut généralement au centre de l'îlot. Les matériaux et enveloppes diffèrent.

Le projet de paysage de Michel Desvignes et Christine Dalniky propose « *une structure végétale à l'entrée de la ville et a le grand intérêt de révéler le potentiel paysager de secteurs périurbains. Nous entendons faire la ville continue par la fabrication du paysage.* » Les voiries sont aménagées en parkway, en liaisons paysagères qui relient des secteurs.

Cependant la procédure des ZACs favorise le zonage malgré elle. Pour certaines d'entre elles, une affectation précise a été attribuée : ainsi Odyseum est un complexe ludico commercial, Le Millénaire est composé de bureaux et Hippocrate uniquement d'équipements de santé et de soins. Alors que la procédure ZAC permet de financer les équipements publics, ceux-ci se retrouvent généralement au cœur de l'opération plus que le long de flux, ce qui ne favorise pas leur accessibilité.

« *Odyseum résume à lui seul l'ensemble de ces choix d'organisation. Sa programmation spécifique pouvant être source de nuisance a conditionné sa forme urbaine; celle ci fut prévue afin de l'écarter de la ville et des opérations voisines. Son accessibilité piétonne en a été affectée, c'est pourquoi il faut traverser une série de voiries rapides et dangereuses. Cependant le tramway garantit une liaison directe avec le centre ville, spécificité notable pour ce type de centre commercial.* »

### • **Structuration de l'agglomération**

*Le projet de ville: continuité des choix et longévité des acteurs.*

« L'intérêt du cas de Montpellier réside en premier lieu dans la continuité politique lisible dans la pérennité d'une majorité socialiste au Conseil municipal de la ville depuis 1977. Face à une municipalité de droite jusque là gestionnaire de l'espace urbain et soucieuse de canaliser la croissance démographique soutenue depuis le début des années 60, la transition de 1977 correspond à une véritable rupture sur le plan de l'urbanisme et de l'aménagement. En effet les choix libéraux avaient laissé l'urbanisation se développer, sans grande logique sinon celle des opportunités foncières et des rentes différentielles, sur la partie Ouest du territoire communal. »

« *Trois enjeux sont identifiés comme invariant de l'action publique menée depuis 1977 : asseoir le développement sur une base productive endogène, favoriser l'émergence d'infrastructures tertiaires (supérieures) permettant de compléter le processus d'accession à un niveau métropolitain et assurer la maîtrise des éléments naturels composant un cadre environnemental fragile, soumis aux inondations, propice à une urbanisation dispersée, sans contrôle.* »

La mise en oeuvre de ce projet par la ville comprend dans un premier temps (1977-2000) la réalisation d'un chapelet de grandes opérations urbaines toutes desservies par la première ligne de tramway inaugurée en 2000 et matérialisant l'axe de l'extension urbaine.

Plus récemment et concomitant à la formation de la communauté d'agglomération, le projet d'agglomération s'appuie sur des documents de planification visant la réalisation d'un projet de territoire.

Dans la perspective de construction de l'espace métropolitain s'inscrivent les projets majeurs de ces dernières années : les seconde et troisième ligne de tramway, les onze projets urbains renforçant les centralités périphériques du SCOT et le projet Grand Cœur de requalification et d'extension du centre ville pour doter l'agglomération d'un centre à cette nouvelle échelle.

Deux grands projets métropolitains : la réalisation du SCOT et la formation d'un réseau de tramway témoignent du passage de l'échelle urbaine et de projet de ville porté par la municipalité (traduit par le continuum urbain Polygone-Odyseum décrit ci-dessus) à une autre échelle de réflexion représentée par la communauté d'agglomération constituée en 2002.

#### *De la ville linéaire au SCOT*

Le postulat de départ réside dans le fait que les projets urbains se définissent non en eux-mêmes mais selon la logique dominante du projet de ville. Ceux-ci ne prennent consistance qu'à travers leur intégration à l'idée d'un projet global, projet qui s'exprime dans la durée puisqu'il puise ses origines dans l'arrivée au pouvoir d'une nouvelle équipe municipale en 1977. La composition de cette équipe conduit par Georges Frêche ne subira que des modifications de détail jusqu'aux années 2000.

*« L'urbanisme confié à une même personne pendant 25 ans donne sens à une continuité. R. Dugrand, adjoint à l'urbanisme a clairement exprimé le contenu du projet de ville tout au long de sa mission, jouant sur l'harmonie à valoriser entre les différents projets, face au risque de fragmentation sociale et spatiale que générerait des projets disjoints et sans cohérence. »*

*« Le projet de ville qui répond à la croissance démographique et économique par une meilleure organisation de territoire trouve ses limites dans les années 2000 alors qu'est constituée la communauté d'agglomération. La prospective stratégique est alors poursuivie à cette échelle et dès lors, c'est l'agglomération qui s'affiche maître d'ouvrage et valorise cette échelle territoriale. »*

*« Le SCOT est le premier pas vers un espace partagé : l'élaboration en trois phases dit bien la difficulté à lancer une mécanique complexe jusque là rebelle à toute forme de schéma directeur. (...) Une nouvelle manière de faire la ville s'ébauche. Face à l'urbanisme éclaté des communes, le SCOT un projet global mais il ne prend ne prend consistance qu'à travers la mise en projet réelle du territoire. (...) Le SCOT ouvre l'échelle des grands territoires mais en inversant le regard sur les projets jusque là cantonnés au plus à une somme d'îlots. Les préconisations du SCOT sont traduites par les PLU. Les interprétations des préconisations du SCOT déterminent alors les choix des espaces tant au niveau des espaces à urbaniser que des formes urbaines ou encore, des liaisons avec les réseaux d'infrastructures.»*

*« Au final c'est le modèle de la ville qui est en cause: modèle de la ville dense, mais selon quels degrés de densité? Modèle de la ville en réseau mais selon quelles centralités secondaires? »*

#### *Le tramway*

La réalisation du réseau de tramway avec le projet de la seconde ligne et la troisième ligne témoigne aussi du changement d'échelle et de la volonté d'un projet de territoire. Ce changement implique aussi une transformation de la relation entre centre et périphérie.

Le réseau de tramway et l'organisation du territoire :

*« Montpellier présente une configuration que deux de ces caractéristiques résument : une ville centre et un ensemble de petites communes. Seules deux communes dépassent le seuil de 10 000 habitants (Castelnau et Lattes). Cette situation interroge la future assise spatiale et territoriale de la métropole régionale. Le tramway s'inscrit-il alors dans la perspective d'une logique conforme à l'échelle régionale ou reconduit-elle le schéma de centralité ayant prévalu jusqu'alors? »*

#### *Promotion de l'idée de centralités périphériques*

*« Un repositionnement à l'échelle de l'agglomération exige la prise en compte de centralité autres que celle évoquées à propos de Montpellier. Outre le centre ville, les points de centralité restent conditionnées pour l'essentiel par la première ligne et son point d'impulsion : le centre historique.*

*L'agglomération accueille effectivement d'autres centralités avec lesquelles composer. La seconde ligne n'ignore pas ces espaces : le tracé longe la zone commerciale de St Jean de Védas peu de temps avant le terminus. Il s'agit de réorienter le développement de communes. »*

#### *Le développement territorial*

*« A l'échelle de l'agglomération, les qualités territoriales détermineront l'aménagement de l'espace de la métropole. La grille de référence associera le réseau de tramway, ferré et routier qui maillera le périmètre d'action. Les questions liées à la nature et aux espaces agricoles se mêleront aux enjeux strictement urbains dont celui de l'efficacité du principe de mobilité devient central »*

### **6. Rapports de l'équipe de NANTES**

*Stratégies de maîtrise de la forme urbaine étudiées dans les rapports de décembre 2006 remis par l'équipe de recherche locale de Nantes (Synthèse, sans extraits de textes).*

La recherche consiste " à regarder ce qui se passe" dans le montage et la mise en oeuvre des projets urbains nantais et ne porte pas directement sur des questions de formes urbaines.

#### **• La ville sur la ville**

L'attention des chercheurs (Laurent Devisme) porte d'une part, sur des opérations de requalification urbaine avec deux opérations de requalification de grands ensembles (Malakoff et Bottière Chênaie) et d'autre part, sur le projet de l'Ile de Nantes (337 hectares au cœur de l'agglomération).

- l'espace public est analysé dans les exemples suivants :

l'Ile de Nantes, où la recomposition urbaine s'appuie sur la requalification des espaces publics, outil central de construction du projet urbain.

Malakoff, où est affirmée une volonté de réintégration des espaces publics dans un régime général ;

et le Pré Gauchet, avec une attention particulière aux qualités paysagères du site et aux traces : murs des tenues, friches maraîchères, maisons rurales.

- la densification est inscrite dans le programme de Bottière Chênaie (3500 nouveaux habitants) et dans celui de l'Ile de Nantes (800000 m<sup>2</sup> constructibles et 13 000 nouveaux habitants attendus doublant la population de l'Ile de Nantes) tandis que le GPV Malakoff, bien que les démolitions substitutions soient limitées, se traduit par une relative dé-densification qui découle de la reconstruction hors du périmètre du GPV des logements sociaux démolis.

- les friches industrielles de l'Ile de Nantes sont réinvesties par un projet très attentif à l'existant, animé par une volonté de mise valeur du patrimoine et des traces de son histoire industrielle ; mais aussi, dans une perspective de soutien à l'attractivité touristique de la métropole.

- des formes urbaines innovantes bien qu'inscrites dans "un urbanisme classique d'îlots" sont évoquées à propos de la fabrication de ces îlots et de leurs spécificités morphologiques dans le cas de la ZAC Bottière Chênaie.

Le questionnement porte par ailleurs sur les processus sociaux associés aux nouvelles formes urbaines.

### • ***Contre l'extension de l'urbanisation : le retour au centre***

Les auteurs ne parlent ni de périurbanisation, ni de projets d'extension. Tous les projets considérés traduisent clairement un retour au centre, en réponse à l'étalement urbain et une politique de densification en rapport avec le développement des TC. Les acteurs du quartier durable à Bottière Chênaie (un des deux éco-quartiers de la ville) affichent certains paramètres du développement durable, notamment l'économie de l'espace.

L'ampleur du territoire de l'Ile de Nantes permet la localisation des nombreuses fonctions urbaines importantes représentative d'une centralité métropolitaine.

La situation du GPV Malakoff Pré Gauchet permet le réemploi de 15 hectares de friches près du centre, à transformer en habitat et en bureaux.

### • ***Structuration de l'agglomération.***

Cet aspect est au cœur du questionnement des chercheurs qui soulignent l'importance du projet d'agglomération et l'importance de la gouvernance métropolitaine.

Tous les projets considérés transforment profondément la structure de l'agglomération en renforçant les liaisons entre quartiers et en élargissant le centre de la ville qui devient, avec l'île de Nantes, un véritable cœur d'agglomération. Ce futur centre comprendra des activités très diversifiées: 125000 m<sup>2</sup> nouveaux logements, 1000 000 m<sup>2</sup> de nouvelles activités, 25000 m<sup>2</sup> de grands équipements et 72 hectares de nouveaux espaces publics. La construction du nouveau centre métropolitain s'appuie donc sur une diversité programmatique des différents espaces et le refus de toute spécialisation urbaine en rapport aussi avec une forte mixité sociale (introduction de 25% de logements sociaux)

Le grand projet de ville Malakoff Pre Gauchet situé à proximité du centre ville, comprend des ouvrages d'art (construction d'un nouveau pont reliant Malakoff à l'île de Nantes) et la création de nouveaux équipements: création d'un pôle d'échange multimodal, retraitement du parvis de la gare, aménagement de l'allée du parc, principal axe du GPV qui reliera le champ de mars à la petite Amazonie, aménagement de l'avenue du fleuve, ces nouvelles liaisons désenclavent tout à fait le quartier qui acquiert ainsi une nouvelle position, centrale dans l'agglomération.

## **B. STRATÉGIES DE MAÎTRISE DE LA FORME URBAINE**

### **- SYNTHÈSE PAR THÉMATIQUES**

Les problématiques, thématiques et ambitions annoncées par les villes sont comparables, notamment la volonté d'une maîtrise de la forme générale de l'agglomération. Le panel de pratiques et la "boîte à outils" utilisés sont aussi semblables. Les variations naissent toutefois de l'interprétation des trois thèmes : "la ville sur la ville", l'extension de l'agglomération et la structuration des territoires donnent lieu en effet à des processus et des projets assez différents.

Le projet urbain, devenu l'outil privilégié des transformations urbaines, concerne des territoires toujours plus étendus (Confluence à Lyon ou l'île de Nantes). Les projets urbains majeurs sont ainsi investis d'une triple mission : la modification d'importants secteurs urbains, la consolidation de l'image et la représentation de mutations plus profondes liées aux changements du contexte socio économique.

Toutefois, au-delà de la logique des opportunités foncières, ces projets sont rarement situés dans un cadre plus général portant sur la ville entière, ce qui permettrait de mieux comprendre les raisons et la cohérence des grands projets avec un projet de ville et cela, également, sur le plan d'une structuration morphologique.

La culture locale en matière d'urbanisme et d'aménagement, la tradition plus ou moins enracinée de la planification et de la gouvernance à échelle métropolitaine dans l'histoire des villes, expliquent aussi les différences relevées et la capacité à prendre en compte ou non, la grande échelle, territoriale ou métropolitaine.

Les villes cherchent avant tout à atteindre des objectifs opérationnels par la réalisation d'opérations exemplaires, plus qu'à tenter une maîtrise collective des processus, à l'échelle de la ville, de l'agglomération ou de la région.

Ces aspects sont assez peu considérés par les chercheurs, soit parce que les documents analysés sont silencieux à ce sujet soit, en raison d'une focalisation des chercheurs sur

le thème du projet urbain. Ainsi les documents d'urbanisme, l'urbanisme réglementaire, la mise en oeuvre des objectifs par la définition de règles morphologiques sont rarement évoqués ; les projets étudiés ne sont pas situés dans le cadre plus général des transformations urbaines ou dans un dessein d'ensemble. Pourquoi tel programme, tel choix de localisation, tels choix morphologiques? Quels liens entretiennent les opérations avec les autres grands projets urbains? Quel rapport avec une idée du futur de la ville ou de l'agglomération?

Montpellier fait figure d'exception en ayant très vite affirmé une idée claire du futur de la ville et de son dessein, à échelle de la ville. Elle a mis en oeuvre les moyens de la réaliser ce projet fondé sur l'urbanisme opérationnel, le projet de ville étant réalisé de façon cohérente par toute une série de ZACs.

Par ailleurs, les contextes territoriaux et les enjeux spécifiques, les histoires et les cultures locales orientent profondément les stratégies, influencent aussi profondément le sens des projets et leur mise en oeuvre. Ils permettent aussi la continuité d'un projet de ville sur le temps long, une évolution en cohérence ou en rupture avec les grandes tendances qui caractérisent le développement urbain.

## **1. Refaire "la ville sur la ville"**

### *Situations : Montpellier versus Lille*

C'est dans le domaine du renouvellement urbain annoncé par toutes les villes qui pourrait sembler le plus consensuel, que s'affirment les plus grandes différences et que change le sens de cette stratégie. Deux situations limites peuvent illustrer les différents enjeux associés à ce mode d'action.

Lille où le concept de renouvellement urbain a été formulé pour la première fois, est aussi la première ville à avoir choisi le renouvellement urbain comme principal mode d'action sur la ville. L'enjeu est essentiellement d'enrayer un processus de dégradation des centres, de re-qualifier un vaste patrimoine hérité du passé industriel (maisons de ville et friches industrielles) et d'endiguer l'étalement urbain.

Depuis trente ans, Montpellier connaît au contraire une croissance démographique et une périurbanisation considérable que le renouvellement urbain ne pourrait limiter : le centre ville est petit, son renouvellement surtout associé à la valorisation de l'image de la ville du passé et de son remarquable patrimoine architectural. Le rôle du renouvellement urbain dans une stratégie générale varie alors selon l'importance de la désindustrialisation, les opportunités foncières et immobilières offertes par la ville existante et les priorités. Il peut se limiter à accompagner une valorisation des centres déjà en cours ou contribuer à enrayer des processus de dégradation de l'existant.

Les deux situations coexistent le plus souvent, comme à Nantes ou Bordeaux, où les friches portuaires, nombreuses, permettent d'associer la requalification de friches proches à la valorisation du centre.

Les trois occasions de renouvellement urbain décrites par l'équipe de Bordeaux peuvent être généralisées :

- Reconversion d'emprises industrielles ;
- Opérations de renouvellement urbain ANRU ;
- Densification ponctuelle du tissu existant.

Il s'agit alors d'une part, de saisir des opportunités foncières souvent situées en plein cœur ou à proximité des centres-ville plus que de mettre en œuvre de façon systématique une stratégie de récupération et de reconversion de l'ensemble du patrimoine et d'autre part, de poursuivre la politique de la ville qui désormais représente une part prépondérante du stock résidentiel et des situations toujours plus critiques. Jusqu'à présent le renouvellement urbain s'applique alors à deux objets : les grands ensembles de logements sociaux et les centres villes.

### Les grands ensembles

L'histoire de la requalification des grands ensembles est aussi très significative de celle des intentions et des politiques de la ville. On est passé des opérations fines de concertation, d'abord réalisées en concertation étroite avec les habitants «*cage d'escalier par cage d'escalier*», au «*déroulement de grillage sécuritaire*» (résidentialisation).

Cette évolution paradigmatique de l'histoire de la requalification des grands ensembles se décline cependant en de nombreuses variations morphologiques. La transformation des espaces publics et leur désenclavement par la desserte en TCSP, améliorant d'autant leur valeur positionnelle, a permis aussi de doter ces parties de ville d'espaces ouverts de même qualité qu'au centre.

Les études de cas permettent d'établir une typologie des principales actions :

- Restructurer un quartier industriel avec des logements individuels denses ;
- Renouveler les grands ensembles par des typologies intermédiaires (La Duchère à Lyon ou la Paillade à Montpellier) ;
- restructurer les grands ensembles en y intégrant une autre fonction rentable (Malakoff Pré Gauchet à Nantes)

### Reconquête des centres-ville

La reconquête des centres s'est traduite par la requalification des espaces publics, des centres villes (Bordeaux) et par la création de nouvelles centralités urbaines proches de l'hyper centre. A Montpellier et Bordeaux, les grands projets urbains des quartiers de gare contribuent à élargir l'hyper-centre (le quartier St Roch à Montpellier et rive gauche à Bordeaux) ; ou à le dédoubler (l'île de Nantes ou Confluence à Lyon).

Le tramway a représenté un facteur essentiel de requalification des espaces publics des centres-ville, le fil continu d'une transformation de la voirie dans une perspective de valorisation de la ville héritée et de continuité des espaces publics le long de la ligne.

La création de nouvelles centralités urbaines est associée à Bordeaux, Montpellier, Lyon ou Lille à celle de pôles d'échanges en rapport avec l'arrivée du TGV et à la formation des nouveaux quartiers de gare. La valorisation du centre pouvant aussi donner lieu à la création de centres d'activité ou d'importants centres d'affaire comme dans le secteur Rive gauche à Bordeaux.

L'absence d'informations sur les règles ou règlements qui pourraient cadrer les transformations morphologiques aux différentes échelles d'analyse et de représentation des parties de ville laisse entendre que "la ville sur la ville" fait surtout l'objet de projets urbains exemplaires. Mais quel est l'impact de ces opérations et comment s'inscrivent-elles dans le temps long et les transformations globales du



territoire ? Par exemple, dans quelle mesure la densification des grands ensembles ou des friches industrielles participe d'une volonté de densification, fait partie ou non d'une volonté de contrôle de la périurbanisation.

## **2. Maîtriser les extensions de l'urbanisation**

### *Renouvellement urbain et extension*

La question du rapport entre valorisation des centres et maîtrise de l'expansion urbaine reste posée. En effet le renouvellement urbain ne signifie pas de façon mécanique la densification des centres. La reconquête des friches dans le cas de l'île de Nantes est à ce sujet exemplaire : elle contribue à une densification importante du centre mais les projets urbains associés aux pôles d'échanges sont surtout l'occasion d'une affirmation de la vocation tertiaire de la ville-centre. En particulier, le nombre important de démolitions dans les grands ensembles entraîne souvent une dédensification ; la reconstruction des logements démolis étant aussi l'occasion de nouvelles opérations de logements en dehors du territoire des ZAC concernées.

Lille aussi, en raison de la longue tradition en matière de renouvellement urbain et de nombreuses opportunités associées à son patrimoine industriel (logements ouvriers et bâtiments industriels), lie directement le renouvellement urbain à une maîtrise de l'expansion. Ce que fait par exemple le nouveau schéma directeur de 2003, en prévoyant d'inverser les tendances alors en cours : deux tiers de la production de logements d'ici 2015 devra se localiser dans les secteurs de la ville renouvelée au cœur de l'agglomération et un tiers des nouveaux logements se fera dans de nouvelles constructions. Cette stratégie ne serait pas applicable à Montpellier.

Ceci renvoie à une autre question plus générale concernant les rapports entre le projet de ville et le projet d'agglomération, entre requalification des centres et structuration de l'agglomération. A Bordeaux, la question des limites de l'extension est au cœur des problématiques de la CUB depuis plusieurs décennies mais le territoire considéré est formé des 27 communes de l'agglomération ; au-delà du périmètre institutionnel de l'agglomération, l'explosion régionale est à l'œuvre. L'étude met d'ailleurs en évidence la difficulté à faire passer localement l'impératif affiché par les PLU « *de la densification envisagée comme une réponse à l'étalement urbain* ».

A l'échelle des agglomérations, on peut d'ailleurs se demander si la relation entre requalification des centres et extension périphérique n'est pas d'ordre inverse à celle escomptée, c'est-à-dire si la périurbanisation n'est pas la contrepartie de la requalification des centres, la monnaie d'échange dans les négociations entre la ville centre et les communes de banlieue.

### *L'extension maîtrisée*

On peut distinguer quatre orientations qui peuvent s'articuler entre elles mais qui caractérisent fortement les stratégies des villes :

- Le renouvellement urbain en alternative à l'expansion (Lille) ;
- La création de grandes opérations urbaines en périphérie des villes (Toulouse) ;
- Le projet territorial réalisé au moyen de nombreux projets urbains (Montpellier) ;
- La densification de la ville centre et le renforcement des centralités périphériques dans les communes de banlieue (Bordeaux).

L'explosion démographique et la périurbanisation, galopantes dans les villes du Sud, ont très tôt conduit Montpellier à l'élaboration d'un projet de ville. Grâce à une rigoureuse maîtrise foncière, la ville a pu localiser un chapelet de grandes opérations urbaines le long de la première ligne de tramway qui matérialise la direction donnée à l'expansion urbaine : du Nord -Ouest vers le littoral. La même stratégie a été reproduite à l'échelle de l'agglomération, à la suite de la création tardive de la communauté d'agglomération : le récent SCOT qui associe cette fois le centre ancien, la desserte en transport collectif et la création de polarités périphériques dans des tissus déjà existants.

Toulouse lie aussi la création d'un TCSP à une opération urbaine. Cette création d'une ligne de tramway associée une très grande opération urbaine contrôlée par les procédures publiques (la ZAC Andromède Monge) est un cas unique en France. La focalisation sur l'opération masque toutefois ou compense, la faiblesse de la gouvernance métropolitaine dans un territoire où la périurbanisation sous forme de lotissements privés et clôturés se développe à une échelle sans équivalent en France.

Bordeaux avec les limites évoquées ci-dessus tente toutefois un renforcement des centralités périphériques, notamment des noyaux villageois. Seule Lille offre une alternative crédible à l'étalement urbain ; mais l'expansion à Lille est de dimension moindre et donc plus facilement contrôlable qu'elle ne l'est dans d'autres contextes territoriaux, notamment au sud de la France.

### **3. Organiser la structuration de l'agglomération**

#### *Les écarts entre périmètres institutionnels et réalités géographiques*

Les écarts déjà soulignés entre réalités géographiques et territoires institutionnels, la diversité des périmètres politiques et techniques (cf. ci-dessus *Diagnostics et objectifs dans les SCOT*) rendent ambiguës les objectifs annoncés : à quelle échelle et avec quels moyens doit se réaliser la ville multipolaire, en fonction de quel type de centralités urbaines, nouvelles ou existantes? Les politiques n'ont pas toujours les moyens de leurs ambitions, les stratégies ne s'appuient non plus sur une représentation correcte de leurs territoires. Les projets s'inscrivent alors dans un cadre flou et un contexte territorial incertain.

#### *Centralités : centration, diffusion de la centralité ou centralités périphériques*

A propos de la ligne de tramway de Montpellier, les auteurs de la recherche observent que *la première ligne procède de la centration par la mise en exergue du centre et encourage dans le même temps une centralité diffuse ou autrement dit, procède à la diffusion de cette centralité. (...)*

*Un repositionnement à l'échelle de l'agglomération exige la prise en compte de centralités autres que celles évoquées à Montpellier. Outre le centre ville, les points de centralité restent conditionnés pour l'essentiel par son point d'impulsion : le centre historique. L'agglomération accueille en effet d'autres centralités avec lesquelles composer. La seconde ligne n'ignore pas ces espaces : le tracé longe la zone commerciale de St Jean de Védas peu de temps avant le terminus. Il s'agit alors de réorienter le développement des communes.*

En effet le tramway permet autant d'atteindre le centre ville que de s'en éloigner, comme la densité et l'étendue des réseaux ferrés l'avaient déjà clairement montré au début du siècle. La question est alors de savoir si le tramway s'inscrit *dans la perspective d'une logique conforme à l'échelle régionale ou reconduit-elle le schéma de centralité ayant jusqu'alors prévalu.*

Le passage de chaque ville au statut de métropole se fait par l'implantation d'activités stratégiques dans une concurrence entre villes car cette transition se pense de manière opératoire par un renforcement de l'image de la centralité. D'autre part, l'accessibilité est généralement plus facile au centre et l'arrivée du TGV induit une localisation des fonctions stratégiques à proximité des gares TGV qui renforce la spécialisation fonctionnelle du centre. Le centre étendu ou dédoublé de Nantes, Lyon, Montpellier, Bordeaux devient le cœur de l'agglomération selon une spécialisation et une hiérarchisation accrue des différentes parties de ville, à l'instar du processus qui avait déjà guidé les transformations des capitales et des très grandes villes européennes.

#### *Métropolisation : de quoi parle-t-on?*

Les agglomérations entendent généralement par "métropolisation" l'inscription dans un palmarès de villes à échelle européenne. Lyon a été pionnière en ce sens en affichant clairement une planification stratégique visant au renforcement des fonctions stratégiques et de l'accessibilité internationale (autoroute, TGV, aéroport). Le tramway vient alors compléter un réseau très centralisé de réseaux à grande vitesse. Lyon assurera sous peu une liaison directe avec l'aéroport de Satolas en utilisant la même infrastructure ferrée que la ligne de tramway.

*Chercher à définir la métropole lilloise renvoie à un emboîtement d'objets géographiques chacun porteur de sens par rapport au concept de métropole.*

Ces questions très clairement posées par le cas lillois indiquent différentes dimensions de la métropole, également pertinentes dans les autres cas. Dans les villes promues par la DATAR dans les années 60 au rôle de "métropole d'équilibre", et ayant une longue tradition en matière de planification à l'échelle de la communauté urbaine (comme Lyon, Lille et Bordeaux), la structuration d'un territoire élargi à la communauté urbaine, le renforcement de sa cohérence sont aussi pris en considération. L'espace public est pensé à l'échelle de la communauté d'agglomération comme l'illustrent le projet de réseaux et d'une trame verte à Bordeaux ou la qualité des espaces publics et leur homogénéité le long de la ligne de tramway dans les communes de la Communauté urbaine de Lyon. Plus radicalement, la structuration d'une métropole polynucléaire comme Lille est aussi une déclinaison de la stratégie du renouvellement urbain, qui s'inscrit dans la longue durée historique, s'applique à une autre échelle de réflexion et consiste à renforcer une structuration multipolaire de l'agglomération.

A Toulouse la faiblesse de la gouvernance à échelle supra-communale explique la focalisation des ambitions sur un très grand projet en périphérie. A Montpellier, la considération récente d'une dimension métropolitaine permet en revanche d'enrichir et d'appliquer à échelle de l'agglomération, une stratégie qui s'était déjà révélée efficace à échelle urbaine.

La métropole est donc avant tout entendue comme renforcement de la ville centre et des fonctions stratégiques. Ce projet s'affirme très clairement à Lyon, Bordeaux et Nantes.

*Le renforcement des réseaux de transport à échelle de l'agglomération*

Les restructurations urbaines et métropolitaines s'appuient sur l'amélioration de l'accessibilité aux échelles internationale, régionale et urbaine. Toutefois les rapports entre ces grands projets de transport et les transformations urbaines induites ou programmées sont surtout considérés dans le cadre des grands projets urbains associés aux mutations des quartiers de gare ; ils font rarement l'objet d'une stratégie plus générale à long terme. De ce point de vue, Montpellier cherche néanmoins à attribuer au tramway un rôle qui ne se limite pas à la desserte mais qui devienne l'ossature d'une forme territoriale.

Ainsi, si toutes les villes mettent en avant des opérations phares qui témoignent de façon plus ou moins représentatives des trois stratégies identifiées, ces opérations correspondent à des intentions différentes et leur sens dépend alors des situations singulières qui restent souvent difficiles à interpréter en l'absence d'une définition plus précise de la terminologie, d'un dessein clair et unitaire des transformations souhaitées, et d'un cadre de référence qui permettrait de mieux comprendre le projet de ville auquel reconduire les projets urbains et de saisir de quelle exemplarité ils relèvent.

III. PARTIE 3 :  
**DENSITÉS / DÉCOUPAGES/ DÉPLACEMENTS**  
**DANS LES OPÉRATIONS URBAINES**

---

## **PARTIE 3:**

# DENSITÉS / DECOUPAGES / DEPLACEMENTS

### DANS LES OPÉRATIONS URBAINES

---

Cette troisième partie s'intéresse quant à elle aux opérations urbaines mises en œuvre dans les villes de la plate-forme et ce, à deux titres :

- en tant que formes urbaines elles-mêmes, à une échelle plus restreinte que la ville ou l'agglomération telle qu'étudiée dans la première partie, mais dont on a fait l'hypothèse qu'elles pouvaient se caractériser avec le même type de critères (densités, périmètres et découpages, formes de mobilités induites) ;
- en tant que mise en œuvre formelle et concrète des différentes stratégies de "forme urbaine en *projet*", identifiées dans la deuxième partie.

Ce deuxième enjeu, celui d'incarner physiquement la mise en œuvre des stratégies, était tout d'abord une manière assez simple de construire les critères de sélection des quelques opérations à analyser ici ; mais ce même enjeu s'est aussi révélé être un réel sujet de débat et il a induit le fait que ces choix ont été particulièrement discutés. C'est ce que cherche à retracer le premier chapitre de cette troisième partie.

Enfin, le second chapitre de cette partie est constituée par l'analyse transversale proprement dite des opérations urbaines sélectionnées sur ces bases.

La production graphique permet de visualiser les questionnements transversaux construits notamment au cours des entretiens, tels que : la localisation et l'implantation des opérations et des activités ; le découpage des opérations et des espaces produits ; les densités des opérations et des formes bâties.

En plus précisément, de s'interroger sur les caractéristiques suivantes :

- le bâti : les bâtiments et la manière dont ils s'agencent entre eux (mitoyenneté, rues, îlots ouverts, rangées, super-blocs, rapport à la rue, au parcellaire, ...) ; démolition / construction ; typologies de bâti et typologies de logement, etc.
- le sol : définition de ses usages (privé / public) ; transformation du parcellaire lié au processus de résidentialisation de HLM ; découpages (ZAC, lots, parcellaires...), etc.
- le réseau viaire et espaces publics : sa forme, sa coupe, son insertion dans le réseau existant, les types de dessertes, place de l'automobile et autres, etc.
- les activités et la répartition des fonctions, dans l'opération et situées dans l'agglomération.

## **CHAPITRE 5. OPÉRATIONS URBAINES : CHOIX DE L'ANALYSE**

### **CORPUS, CRITERES, QUESTIONS TRANSVERSALES**

L'élaboration du dispositif d'analyse des opérations urbaines a fait lui-même l'objet de nombreuses propositions, discussions, points de vue et approfondissements successifs, dont nous jugeons utile de rendre ci-dessous les principales étapes.

En effet, cela permet non seulement d'explicitier dans la suite les critères et modes d'analyse sur lesquels nous nous sommes finalement basés mais aussi d'éclairer un processus itératif, qui a participé à la réflexion méthodologique sur l'analyse des formes urbaines, qui est représentatif de l'intérêt du mode de fonctionnement de la plate-forme POPSU.

Le premier point se base sur les entretiens menés avec un membre chargé de la thématique "formes urbaines" dans chaque équipe (Montpellier, Lyon), sur la participation à des réunions d'équipe sur ce thème (Lille, Nantes, Bordeaux) et sur les visites sur place des opérations analysées par les équipes.

Ces visites et entretiens avaient pour but d'identifier les opérations les plus pertinentes pour appréhender comment chaque ville met concrètement en œuvre ces grandes stratégies de maîtrise de la forme urbaine.

En mettant en évidence plutôt la spécificité des opérations susceptibles d'être sélectionnées (point A), ces visites ont surtout permis de développer et d'affiner les catégories de stratégies préalablement identifiées (point B), mais aussi de préciser les questionnements susceptibles d'être transversaux (point C).

#### **A. QUELLES OPÉRATIONS DANS QUELLES STRATÉGIES ?**

##### **SYNTHÈSE DES ENTRETIENS.**

Les entretiens et visites dans leur intégralité sont retransmis ou décrits en annexe, à la fin de ce rapport.

Les paragraphes qui suivent synthétisent les principaux apports des équipes sur le choix des opérations, l'évolution des catégories de stratégies des villes et des thématiques complémentaires à aborder.

#### **1. Entretiens et visites à Montpellier**

Pour l'axe 1 (La "ville sur la ville"), est évoquée La Paillade : opération modèle il y a 10 ans, où on a appliqué successivement toutes les politiques sur les grands ensembles (réhabilitation par cage d'escalier, concertation, résidentialisation...). L'intérêt est d'étudier l'évolution des pratiques et parallèle avec l'évolution des transformations physiques des grands ensembles. Mais il est difficile d'être à la fois comparatif dans l'espace (les 7 villes) et en plus, dans le temps. L'opération est aussi de grande taille : choisir un secteur ? Un groupe de chercheurs à Montpellier est en train d'élaborer cette analyse dans le temps.

Pour l'axe 2 (Extension de la ville dense) : sont citées deux approches :

- de Polygone à Odysseum et Port Marianne, de Bofill, Krier, à Portzamparc. Dans ce cas, le discours est d'étendre la centralité, avec un souhait de mixité des fonctions. Des questionnements se posent sur la continuité (aujourd'hui on a franchi le fleuve et l'autoroute) sur la mixité des fonctions (les zones sont résidentielles OU commerciales et ludiques, qui font penser à Val d'Europe (Disney)), la densité (les Jardins de la Lironde sont très peu "urbain". Des plots surélevés dans un parc, garages au rez-de-chaussée, quelle est l'évolutivité possible ?).
- autre possibilité évoquée, une ZAC en périphérie qui illustre la création de nouveaux "villages" (exemple : Malbosc) de type 2000 logements.

Pour l'axe 3 (structuration globale de la ville), on revient en fait à la question de la centralité qui s'étend : c'est elle qui doit structurer la ville. Avec un paradoxe soulevé, entre le "centre" n'en finit pas de s'étendre tandis que les "quartiers" n'en finissent pas de se recomposer sur eux-mêmes.

L'autre caractéristique de structuration globale de l'agglomération concerne les déplacements avec le développement du tramway. Avec une observation importante :

Deux manières de l'appréhender cohabitent, qu'on peut attribuer aux professions d'ingénieur et d'architecte : les premiers fonctionnent dans une vision "tram-train" avec des priorités à la vitesse, à la sécurité, à la technique; les seconds fonctionnent dans une vision de tramway urbain, avec une priorité à la desserte, à l'espace public, au vecteur de sociabilité. Les deux s'opposent globalement puisque la sécurité et la vitesse impliquent de minimiser les interactions avec le reste de l'espace public. Le tramway est-il localement une rupture ou un lien ? Quels sont les traces de cela dans le paysage urbain ?

## **2. Entretiens et visites à Lille**

Pour l'axe 1, deux faits paradoxaux sont tout d'abord relevés : d'un côté, il y a, à Lille, peu de grands ensembles : 12 % du logement, donc ce n'est pas emblématique de Lille. Par contre, c'est à Lille qu'a été inventé le "renouvellement urbain" ; d'où un questionnement à développer sur la définition de celui-ci et pour eux, surtout, que devient-il ailleurs ? Les exemples cités sont dans le quartier de Fives : terrains de friches industrielles. On relève aussi une recomposition à partir des rues et non des blocs ou des îlots.

Pour l'axe 2 (extension de la ville dense), il est suggéré de montrer la spécificité des maisons de ville – (Pays Bas, Belgique, Flandres françaises), sur base par exemple du concours "maisons de ville" et opérations à Tourcoing.

On souligne aussi le rôle des SEM qui rend possible des opérations plus complexes ; tandis que les promoteurs restent dans le collectif "chic" (îlots résidentialisés) ou le pavillonnaire ; avec néanmoins le cas particulier de l'opérateur privé SEDAF rue Ferrer (Fives).

La Zone de l'Union (80 ha) est citée comme intéressante pour l'axe 2 mais elle ne comporte encore aucune réalisation et le projet change encore beaucoup d'un plan à l'autre. Le projet de la Haute Borne est aussi composé de logement collectif, mais peu : des parallèles peuvent être faits avec Euralille 2.



Pour l'axe 3 (structuration de la ville), le projet de la Porte de Valenciennes (entre Lille Sud et Euralille) est exemplatif de la création d'une nouvelle polarité.

Comme à Montpellier, cette problématique revient à parler des réseaux, avec notamment le projet de tram-train jusque Armentières, et jusqu'aux bassins miniers, projet abandonné actuellement au profit de bus en site propre. Il faut aussi remarquer la précocité du VAL (Métro souterrain) et la forte fréquentation du réseau de TER.

Enfin, dans cette structuration, il faut évoquer la question des modèles et en particulier, l'omniprésence de références hollandaises, avec Rem Koolhaas mais aussi Neutelings, etc. Des opérations comme Borneo Sporenburg ont été visitées par la plupart des acteurs. Pourtant, Euralille reste une exception dans les formes urbaines produites à Lille ; même la deuxième phase "s'amenuise sur les bords".

### **3. Entretiens et visites à Nantes**

Pour l'axe 1, la discussion s'oriente d'abord sur l'île de Nantes, avec une présentation de l'état d'avancement et une réflexion autour de la méthode du "plan-guide", comme outil de travail, pas directement destiné à présenter au premier regard existant / nouveau, construit / en projet, etc.

Des questions sont posées sur la gestion des densités, gabarits, l'épannelage : y a-t-il aussi des "coupes-guides" ? Les études de faisabilité produites par l'Atelier "île de Nantes", sont poussées assez loin (ex : l'extension, qui n'est qu'une possibilité, du CHU sur l'île de Nantes).

Une question en cours est celle de la marge de manœuvre des architectes ensuite par rapport à Chemetov. On remarque par exemple que dans le cas du Tripode, une séparation est imposée dans la mise en concurrence des promoteurs-investisseurs et des architectes, ce qui n'est pas la pratique courante (on demande plutôt de proposer une association dès le départ). Le but est de mieux maîtriser l'architecture.

L'équipe LAUA tout comme l'Agglomération s'interrogent également à propos des parties réalisées d'espaces publics : quelles appropriations ou délaissés, parcours ?

Une autre approche de l'axe 1 serait utile aussi le grand ensemble de Malakoff : l'opération est aussi plus petite Opération plus petite (plus manipulable ?) que La Paillade ou La Duchère. La particularité est que ce projet ANRU recouvre deux types de programmes, le renouvellement urbain classique sur le grand ensemble de Malakoff et sur le terrain à coté, un des pôles de EuroNantes (bureaux) : Pré Gauchet (qui jouxte la gare).

Pour l'axe 2, l'opération de Bottière Chenaie serait un bon exemple (extension de la ville avec des enjeux de densité). Il y a une logique d'extension à "la lisière" de la ville, vers des surfaces maraîchères. Elle est inscrite dans l'objectif de développement durable, avec un souci de densité et de réseaux de TC : elle fait partie d'un futur "couloir vert" dans le SCoT.

Une discussion : cette opération a-t-elle valeur d'exemplarité pour l'agglomération ou pas ?

D'un côté, ce n'est pas un terrain à enjeu de métropole, comme EuroNantes ou l'île de Nantes, voire nationale comme Malakoff (ANRU). D'un autre côté, c'est actuellement "LA" Zac de la ville de Nantes, avec des équipements publics : il s'agit aussi de montrer quel "germe de ville" on est capable de proposer, à côté des opérations de promoteurs sur ce genre de terrains. Il sera intéressant à terme d'y comparer les intentions par rapport aux réalisations ensuite. En outre, c'est la SEM que le GPV Malakoff (Nantes

Aménagement) : il est aussi intéressant de comparer les stratégies d'un même aménageur face à des contextes différents.

Pour l'axe 3 (la structuration de l'agglomération) deux questionnements possibles sont évoqués :

1) quels sont les grands programmes stratégiques dans la concurrence européenne entre villes que Nantes met en place, où s'implantent-ils et comment restructurent-ils l'organisation générale de l'agglomération ?

2) ou bien, une autre approche de la question : comment se modifie la structure globale de l'agglomération et en particulier la question de la centralité ? Au moyen de quels types d'opérations ?

En effet, à cette échelle plus générale, c'est la transformation de l'idée de "centralité" qui est récurrente et qui semble à chaque ville la plus opératoire : doublement du centre à Lyon (Confluence) et à Nantes (Ile de Nantes) ; polarités secondaires à Bordeaux ; centralité en chapelet à Montpellier ; ...

Dans le premier cas, l'étude de cas intéressante dans le cas de Nantes serait EuroNantes (à comparer par exemple à la Cité Internationale à Lyon). Dans le second cas, la transformation de la centralité se fait par un dédoublement du centre historique à travers l'opération de l'Ile de Nantes (à comparer, dans le cas de Lyon, plutôt à Confluence).

La deuxième question semble intéressante à l'équipe : en effet, "dédoubler" la centralité ne se fait pas sans beaucoup de nuances (concurrence avec l'existant) et doit toujours insister sur des ambitions complémentaires. La première question recoupe peut être des terrains de l'analyse transversale économique (programmes de bureaux).

#### **4. Entretiens et visites à Bordeaux**

Les discussions se sont plutôt organisées autour de thématiques liées aux formes urbaines. Les propositions d'études de cas en découlent ensuite, plus rapidement.

*- la question "esthétique" : quelle place pour l'innovation dans les formes ?*

On relève que les choix des professionnels s'appuient sur l'idée du vernaculaire, ils semblent stéréotypés, s'inscrivent dans une recherche de continuité (la typologie des échoppes) ; dans l'homogénéité ; ils cherchent à affirmer ainsi une identité locale. C'est visible en particulier dans la question de la hauteur du bâti – donc, de la densité.

Question qui est liée à des choix socio-économiques : on assume à Bordeaux un coût supérieur (réseaux, desserte...) pour pouvoir garder le gabarit bas ; on refuse de surélever les échoppes.

Et ce jugement esthétique porté par les professionnels est basé sur l'idée d'une acceptabilité sociale ; les élus font en fait ces choix par anticipation (et / ou concertation). La hauteur est associée à l'idée de densité mais aussi d'une certaine dangerosité et de l'anonymat.

*- les références :*

La référence en terme de densité sont les îlots du centre de Bordeaux qui ont été cureté dans les années '60. Le système des échoppes : trame de 6 à 9 mètres ; 1 étage maximum ; 3 pièces en enfilade ; jardins à l'arrière. On vit à l'intérieur des îlots ; on

offre peu à l'espace public ; chacun chez soi ; "des appartements les uns à côté des autres au lieu d'être empilés".

Ville basse et aérée, construite sur le lotissement de grandes propriétés. Des vignes urbaines encore incluses dans le tissu (les revenus sont comparables à ceux de l'immobilier).

Dans ce tissu, il y a néanmoins des parties hétérogènes (la dalle de Mériadeck, presque dans le centre, années 60 ; un autre centre directionnel est en projet à Belcier (un parallèle est fait avec Euralille)).

Comment appréhender alors cette question de la spécificité et/ou de l'innovation locale ? Regarder un même architecte qui construit dans plusieurs villes ? La discussion s'oriente plutôt sur la production des architectes locaux. Il y a une culture architecturale bordelaise actuelle (regarder à Arc en Rêve ; à la maison de l'architecture ; Domofrance).

#### *- Les centralités périphériques : mode d'organisation de l'agglomération (axe 3)*

Les nouvelles centralités soutenues dans le cadre du modèle des polarités secondaires (CUB) ont une vocation différente du centre-bourg (église – mairie). Elles visent une attractivité plus urbaine, basée aussi sur la déambulation, les commerces et la proximité, avec la convivialité de la promenade. Echo au mode de circulation doux qu'est le tramway (les usagers sont des piétons de fait).

On vise la classe moyenne. Mais ce sont aussi des "centralités de figure" (Devisme) : liées à une institution à montrer physiquement.

On sort du modèle "village" (ou souvent la mairie était dans une chartreuse, coupée du centre urbain) pour faire des centres villes de connexion (gare, tram, parking), on développe l'événementiel (marchés, patinoires, salles de spectacles) comme en ville.

#### *- Rapport centralités/mobilités :*

On essaye d'articuler les parcours ; faire du lien après coup. Ainsi, Pessac est présentée comme une opération "de rattrapage".

Il y a là un effet induit du transfert de compétences à la CUB. La gestion de la ville est plus coûteuse à Bordeaux mais on préfère dépenser plus dans les autres quartiers aussi, plutôt que gérer des tensions entre lieux différents. ; la présence de la CUB engendre alors une répétition des équipements.

#### *- Histoire de la réflexion sur l'organisation de l'agglomération (axe 3)*

L'OREAM au départ visait le développement du quartier du cadran Nord Ouest : schéma autour de l'aéronautique. Au contraire, un développement non assumé ni planifié mais réel ("mitage") s'est fait au sud, sud-ouest (sur la route vers le bassin d'Arcachon). C'était un urbanisme d'opportunités, de coups politiques.

L'agence d'urbanisme a toujours eu un rôle très influent.

Aujourd'hui, les Berges du Lac essayent de conjuguer activités, logements, centre commercial, parc des expositions.

#### *- sélection des études de cas*

Il faut certainement travailler sur une polarité secondaire (Pessac est sans doute plus intéressante que Talence) dans le cadre de l'axe 3, et sur une opération de la Rive Droite : ZAC, GPV ou lotissement... il faudrait pouvoir appréhender tant la typologie de l'habitat (appropriation de la référence des échoppes) que les formes urbaines

(découpages des ZAC, maillage et découpage des rues, orientation des bâtiments : cfr. observations ci-dessous). L'opération "Cœur de Bastide" notamment est autant du renouvellement de friche urbaine qu'un nouveau quartier à vocation de densité et un élargissement de la centralité de Bordeaux (même commune que la ville-centre).

Pour l'axe 2 : on observe durant les visites la récurrence de notions de type "cité-jardin" associant ville et nature : les "jardins du fleuve" ; "Une ville côté nature" (Cfr photos floirac) ; la "forêt habitée" (à Lille : le Bois habité), etc.

## **B. AFFINAGE DE LA TYPOLOGIE DES OPÉRATIONS**

Suite aux entretiens synthétisés ci-dessus avec les membres des équipes responsables des axes "formes urbaines", les trois types de stratégies précédemment identifiées dans l'action sur la forme de la ville ont été développés et précisés à travers la définition de plusieurs sous-catégories. Le premier point illustre cet élargissement.

Mais par ailleurs, dès lors qu'on tente de placer des exemples d'opérations urbaines représentatifs dans les "cases" des différentes stratégies proposées, c'est la difficulté de n'associer chaque opération qu'à une seule stratégie qui apparaît. Le deuxième point illustre la nécessité des croisements de stratégies pour rendre compte des opérations.

### **1. Des sous-catégories dans les types d'opérations**

Une première approche a consisté à répartir les études de cas réalisées par les équipes locales en fonction des trois axes stratégiques de départ, tels qu'ils ont été repérés dans l'analyse des rapports des équipes et les entretiens effectués.

Cette expérience de classification a mis en évidence la nécessité de diviser au moins deux des trois axes identifiés en sous-catégories.

Ainsi, la question de "la ville sur la ville" se base sur une expression devenue récurrente pour désigner les opérations de renouvellement urbain et en particulier, celles qui s'appliquent aux grands ensembles de logements de l'après-guerre, traités aujourd'hui par l'ANRU (Agence Nationale de Rénovation Urbaine, fondée en 2003).

Mais la notion de renouvellement urbain est plus large que cette seule application, de nombreux intervenants y incluant automatiquement tout programme destiné à transformer "sur lui-même" un morceau de ville existante et notamment, ceux qui redonnent une nouvelle attribution à des terrains en friches inclus dans un tissu urbain (friches industrielles, ferroviaires, etc.)

Par ailleurs, l'ANRU elle-même travaille en pratique sur tout type de zones d'urbanisation sensible (ZUS) et donc également, incluses dans les centres villes.

Pour ces raisons, l'axe 1 a été divisé en deux sous-catégories qui permettent de représenter que les opérations analysées de ce type concernent à peu près pour moitié, des opérations sur les grands ensembles des Trente Glorieuses, construits en périphérie des villes ; tandis que l'autre moitié traite également du renouvellement

urbain (et à ce titre, transforme “la ville sur la ville”) mais en s'appliquant justement à des quartiers déjà considérés comme “urbains”.

Le troisième axe, relatif à la structuration générale de l'agglomération (axe 3) a été affiné par sa sous-division suivant deux modalités d'approche possibles pour cette même question :

En effet, le passage de chaque ville au statut de métropole se fait par le développement de certaines fonctions, concurrentielles au niveau international, mais aussi par une recomposition de l'organisation de l'agglomération, avec un travail sur des polarités, ou par une exacerbation de la centralité.

Si les deux approches ne sont pas incompatibles, ce sont en fait les logiques de localisation qui diffèrent : dans le 2<sup>e</sup> cas, la place dans la structure prime et le choix de la fonction qu'on y place vient ensuite – dans le 1<sup>er</sup> cas, les fonctions priment sur la structure, et le choix de leur implantation est secondaire.

La typologie des axes stratégiques se complète ainsi et pourrait dans un premier temps se remplir au moyen des opérations suivantes (cfr. les remarques du point suivant) :

AXES STRATÉGIQUES	MONTPELLIER	LILLE	LYON	BORDEAUX	NANTES
sur la ville	<u>Grands ensembles :</u> <i>La Paillade</i> <i>2<sup>e</sup> phase</i>  <u>Quartiers urbains :</u> Opération Grand Cœur	-   <u>Quartiers urbains :</u> <i>FIVES : - Friches industrielles et maisons de villes</i>	<u>Grands Ensembles</u> <i>La Duchère :</i> <i>phase actuelle</i>	<u>Grands Ensembles :</u> GPV de la rive droite  <u>Quartiers urbains</u> <i>Réhabilitation de Mériadeck</i>	<u>Grands Ensembles et quartiers urbains :</u> <i>Malakoff</i> , en association avec le quartier de la gare ( <i>Pré Gauchet</i> )
de la ville extension	<i>Les Jardins de la Lironde</i> ou <i>Malbosc</i>	- Site de l'Union - <i>Faubourg des Modes</i> (Lille sud)	<i>Carré de Soie</i> (mais stade projet)	<i>ZAC Cœur de Bastide</i> <i>ZAC de Floirac</i> <i>Opération de Serillan</i>	<i>Bottière-Chenaie</i>

<b>de la ville</b> <b>La structuration</b>	<u>Opérations stratégiques :</u> <i>De Polygone à Odyseum</i>	<u>Opérations stratégiques :</u> <i>Euralille</i> <i>Ou : Porte de Valenciennes</i>	<u>Opérations stratégiques :</u> <i>Cité internationale</i>	<u>Opérations stratégiques :</u> <i>Centre directionnel de Belcier</i>	<u>Opérations stratégiques :</u> <i>Pré Gauchet</i>
	<u>Transformation de la centralité</u> <i>Centralités en chapelet (mêmes opérations)</i>	<u>Transformation de la centralité :</u> <i>Extension de la polarisation (métropole transfrontalière)</i>	<u>Transformation de la centralité</u> <i>Dédoublement : Confluence</i>	<u>Transformation de la centralité</u> <i>Organisation en polarités secondaires</i>	<u>Transformation de la centralité</u> <i>Dédoublement : Ile de Nantes</i>

## **2. Association de stratégies pour une même opération**

Outre le développement de “sous-catégories” qui permettent de nuancer et de diversifier les grands axes d'analyse des opérations, les entretiens présentés ci-dessus ont surtout permis de montrer à quel point il était en fait complexe de n'attribuer qu'une seule stratégie à une opération identifiée ; ce que la réunion du comité d'encadrement de cette thématique (mai 2007) avait également souligné dans plusieurs cas.

A titre d'exemple, l'action de la ville de Lille sur la Porte de Vincennes recouvre à la fois une stratégie de “la ville sur la ville” (reconversion de friches industrielles), une stratégie d'extension de ville au moyen de nouveaux quartiers denses en alternative à l'étalement pavillonnaire et une stratégie de restructuration de l'agglomération au moyen de ces nouvelles polarités.

Il en dès lors ressorti qu'il était non seulement plus pertinent mais sans doute aussi plus intéressant de regarder comment une opération, ou un groupe d'opérations par ville - jugés représentatifs de l'action de la ville (et à ce titre, présentée avec une valeur d'exemplarité par celle-ci et relayée par les chercheurs) - répond à un ou plusieurs des différents axes stratégiques identifiés ou même, comment ils s'y conjuguent de manière plus ou moins complémentaires.

## **C. DÉFINITION DU MODE OPÉRATOIRE : CORPUS ET QUESTIONNEMENTS**

### **1) Corpus : Un tronc commun de récurrences**

La nécessité de sélectionner un nombre restreint d'opérations par villes pour en analyser les formes urbaines produites, posait la question méthodologique des critères sur lesquels baser le choix. Les différents axes de stratégies étaient une première piste développée, que le travail en collaboration avec les équipes a permis d'un côté d'étoffer et d'enrichir (point B) mais qui de l'autre, a empêché de servir de base pour cette sélection.

Aussi, le principe d'aborder plusieurs thématiques à partir de quelques opérations nous a orienté vers la sélection dans chaque ville de terrains d'analyse de type

“intermédiaire”, qui permette d'interroger un panel d'axes différents (ci-dessus) d'échelles différentes, qui se déclinaient à partir de lui.

Le choix des terrains dans les différentes villes s'est donc basé sur une série de récurrences, entre villes, dans les objectifs affichés, dont on étudie ensuite la mise en œuvre concrète pour en questionner les points communs ou la diversité.

Ainsi, en prenant pour objets de départ des opérations de type ZAC, associant habitat, équipement, commerce et/ou emploi (ou encore, des appellations comme quartier, éco-quartier), plusieurs déclinaisons sont possibles à partir de là :

1) -étudier le périmètre de la ZAC et ses abords pour interroger l'objectif affiché de création de centralités et les rapports qu'établit le nouveau quartier au reste de l'agglomération ; mais aussi d'étudier les découpages internes à la ZAC, pour interroger les formes de cohérences urbaines, les profils d'espaces publics et d'espaces verts qui sont créés, dans le souci affiché de créer des morceaux de "villes vertes".  
(cfr. porte-folio 5- planche 1)

2) - zoomer sur une opération d'habitat pour étudier les types de densités qui sont proposées, et questionner ainsi la mise en œuvre de l'objectif affiché de création de logements denses mais individualisés ; celui-ci se base sur différentes références localement (les échoppes à Bordeaux, maisons de ville à Lille, etc.) et met en scène souvent un architecte local, mais en quoi se différencient précisément ces opérations ?  
(cfr. porte-folio 5 – planche 2)

3) – enfin, il est possible de dézoomer vers l'agglomération pour questionner le rôle de la ZAC dans sa reconfiguration et sa métropolisation, selon les objectifs affichés sur la structure globale de l'agglomération (centralités, pôles stratégiques, pôles secondaires...). (cfr. porte-folio 5 – planche 3)

Nous avons donc proposé d'articuler les analyses autour des “troncs” intermédiaires suivants, qui permettent d'aborder tant les questions d'échelles plus larges que plus restreintes : (cfr. porte-folio 5 – planche 4)

Montpellier <-	<b>ZAC Malbosc</b>	-> op. de CUSY / MARAVAL
Nantes <-	<b>ZAC Bottière</b>	-> opérations de BOSCO
	<b>Chenaie</b>	
Bordeaux <-	<b>-ZAC Bastide</b>	-> opérations de BUHLER
Lille <-	<b>-ZAC du Bois Habité</b>	-> opérations de DUBUS

Les récurrences sur lesquelles nous nous sommes basés pour cette sélection sont :

- 1- des logements individualisés avec objectif affiché de densité ;
- 2- une opération volontairement présentée avec une association de termes de type "cité-jardin" ou ville verte, etc.
- 3- une localisation similaire par rapport à la centralité historique de l'agglomération, dans un objectif affiché de produire de l'extension urbaine mais avec valeur d'exemplarité, en opposition au péri-urbain de pavillonnaire

Nuance : dans deux cas, il s'agit d'une localisation en périphérie de la zone agglomérée et au-delà d'une rocade (Montpellier et Nantes) ; dans deux autres cas, il s'agit d'une localisation en périphérie du centre historique dense mais qui en est coupée, soit par le fleuve (Bordeaux) soit par des infrastructures (Lille).

Les caractéristiques des objets d'analyse correspondant à ces critères de sélection sont synthétisées dans les tableaux de la page suivante.



Eléments de synthèse comparative et relevé des caractéristiques revendiquées dans les discours de présentation des opérations par les acteurs (*en italique*) :

Echelle de la ZAC et rapport à la ville :

	<b>Lille</b>	<b>Nantes</b>	<b>Bordeaux</b>	<b>Montpellier</b>
<b>"Morceau de ville verte"</b>	ZAC Euralille 2 : le Bois habité	ZAC Bottière Chenaie	Zac Bastide	ZAC Malbosc
Aménageurs	SAEM Euralille	Nantes- Aména.	BMA	SERM
Concepteurs	Dusapin et Leclerc	J.-P. Pranas -Descours	D. Perrault et Alain Charrier	Fr. Kern
- Appellation explicite :	- " <i>Bois habité</i> "	- " <i>éco-quartier</i> " (Nantes-Am.)	- " <i>un parc habité</i> " - BMA	- " <i>ville entre parc et jardin</i> " (Serm)
- Programme succinct :	- 600 logements + éqs. publics	- 1600 logmts, école, médiathèque...	- 700 à 800 logements + tertiaire +univ.	- 2100 logmnts + écoles, commerce, maison retraite...
- Ordre de grandeur :	- 5ha dans 22 ha (euralille 2)	- 35 ha	- 30 ha <i>dont 11 d'espaces verts</i>	- 35 ha.
Rapport à l'agglomération	" <i>continuité urbaine</i> " SAEM	Alternative au péri-urbain	Extension du centre-ville	Nouveau quartier urbain
Desserte	Bus	Tramway	Tramway	Tramway

Echelle du lot et rapport à la ZAC :

DANS :	<b>ZAC "Bois habité" :</b>	<b>ZAC Bottière chenaie :</b>	<b>ZAC Cœur de Bastide :</b>	<b>ZAC Malbosc :</b>
<b>Logmnt dense individualisé</b>	<i>Opération "Sophora"</i>	35, rue de la Sècherie	Lot H – SCI Rives de Garonne	" <i>Villas Vanille</i> "
Concepteurs	Arch J. Dubus	Agence Boscop	Arch. B. Buhler	G. Cusy, M.Maraval
	Architecte avec une importante production à Lille	Premier lot terminé de la ZAC	"architecte local"	Cité comme exemplarité dans le SCOT de Montpellier
- Appellation explicite :	" <i>maisons de ville</i> " et logements collectifs	" <i>habitat groupé innovant</i> " (Nantes Amngt.)	" <i>maisons de ville</i> " et logements collectifs (www B Buhler)	" <i>maison de ville</i> " (arch.) " <i>villas dans la nature</i> " (prom.)
Programme	48 logements	55 logements	44 logements	17 villas
Surface du lot	0,43 ha	0,56 ha	0,5 ha	0,55 ha
Densité	112 lgts/ha	98 lgts/ha	88 lgts/ha	31 lgts/ha

## **2). Grille d'analyse : les questions transversales**

Les questionnements transversaux qui ont émergé du croisement entre nos problématiques et la présentation des opérations par les membres des équipes de recherche locale (à travers leurs rapports, les entretiens et visites), forment une grille à travers laquelle les projets urbains sélectionnés sont analysés dans le chapitre suivant.

Ces questions sont regroupées ci-dessous et classées selon les trois facettes choisies dans ce rapport pour aborder la "forme urbaine" :

### **1 - Questionnement sur les densités urbaines :**

La notion de densité, à travers ses différentes échelles et mode de définitions, a déjà permis un regard transversal quantifié dans les parties précédentes. Elle sera ici un outil pour qualifier aussi les formes que prennent les opérations urbaines.

- Quelle densité atteint l'opération : en terme de nombre de logements à l'hectare par exemple, en terme de coefficient d'occupation du sol, en terme d'emprise au sol et d'artificialisation, etc.
- Quelle forme prennent des opérations considérées comme denses : les opérations d'habitat individuel groupé selon les références utilisées, locales ou non ("maisons de ville" à Lille, maisons inspirées des échoppes à Bordeaux, etc.) et les architectes sollicités, pour leur savoir "local" ou non.

### **2 - Questionnement sur les découpages :**

Il a été constaté que, si le projet urbain en général entend dépasser "l'urbanisme de zonage", la question de définir des limites, découpages et autres périmètres reste incontournable dans la pratique, à différentes échelles : elle est indissociable de la question des acteurs en jeu, depuis l'échelle des communautés urbaines jusqu'à celle des lots attribués aux architectes.

- Quels pouvoirs décisionnels s'appliquent, à quel endroit et à quelle échelle ?
- en ce qui concerne plus directement les opérations : comment leur périmètre est-il établi ? (sur des grandes routes à urbaniser, sur des rues existantes, sur la surface d'une friche, des limites parcellaires, etc.)
- La manière de découper les opérations influence-t-elle les formes qu'elles prennent ?

### **3 - questionnement sur la desserte / localisation :**

Une opération se comprend et se légitime dans un contexte qui la dépasse largement, de l'organisation du quartier où elle s'insère jusqu'aux grandes structures de l'agglomération.

- Quelles sont les logiques d'implantation locale d'une opération : insertion et "accroche" dans la trame de rues existantes, création et ouverture de nouveaux itinéraires, etc. ?
- quelles sont les logiques de localisation des opérations dans la vision stratégique globale de l'agglomération ? Quelles parties des villes sont en transformation, en extension, en requalification ?
- ou se situent les fonctions stratégiques concurrentielles sur l'échelle des villes européennes, en rapport avec la structure de la ville (grands réseaux et polarités) ?

## VOLET 2 : opérations urbaines

Récurrance : l'association type « cité » et « jardin »



Parc Marianne  
(Montpellier)

Le Bois Habité  
(Lille)

Les Jardins de la Lironde  
(Montpellier)



« L'éco-quartier Bottière Chenaie se construit  
sur les traces d'un passé agricole et maraîcher »  
(Nantes-Aménagement)

Une ville côté nature  
(Bordeaux)

Les Jardins du fleuve  
(Bordeaux)

Le Jardin des Fonderies  
(Ile de Nantes)





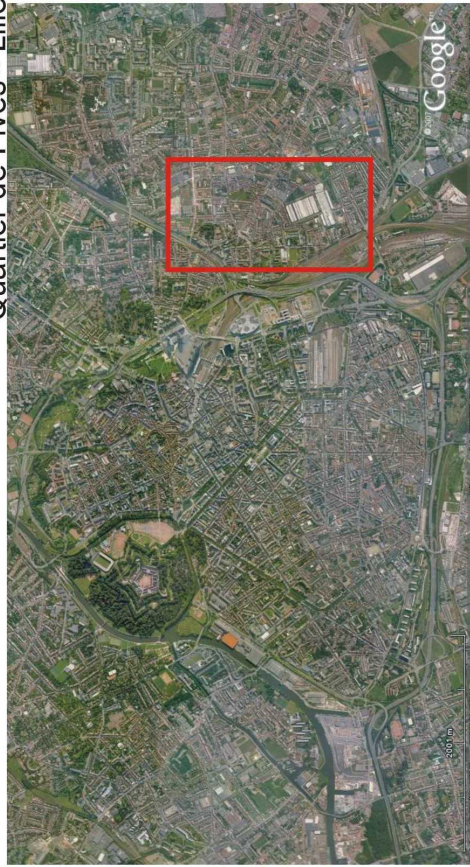
Situation par rapport à la centralité

VOLET 2 : Opérations urbaines

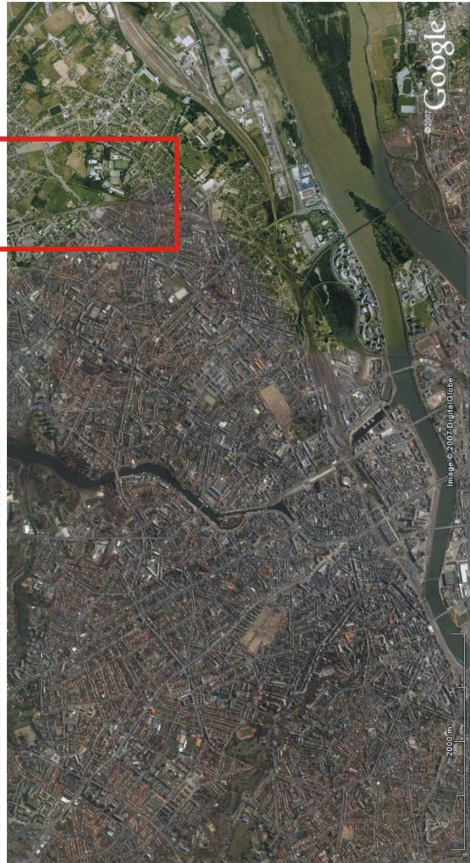


Zooms  
planche suivante

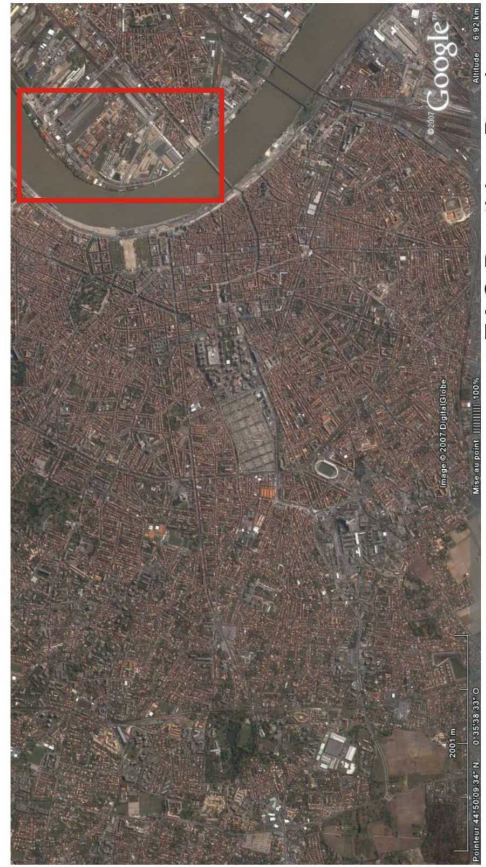
Quartier de Fives - Lille



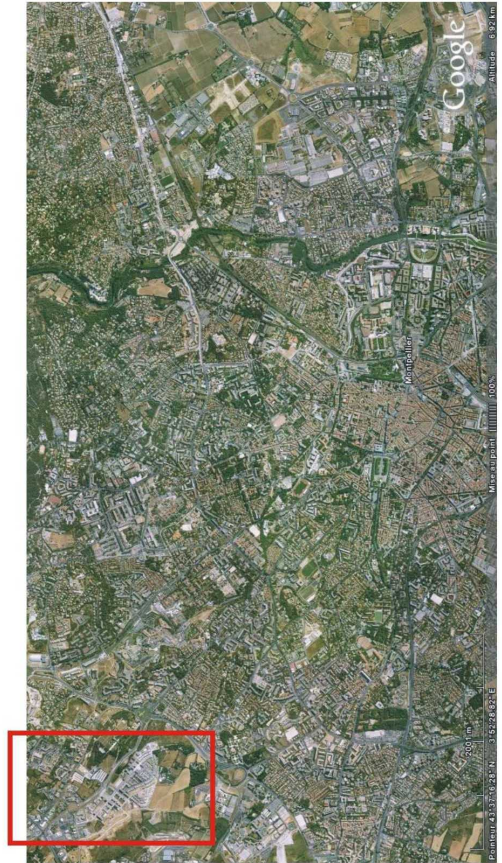
ZAC Bottière Chenaie - Nantes



ZAC Bastide - Bordeaux



ZAC Malbosc - Montpellier







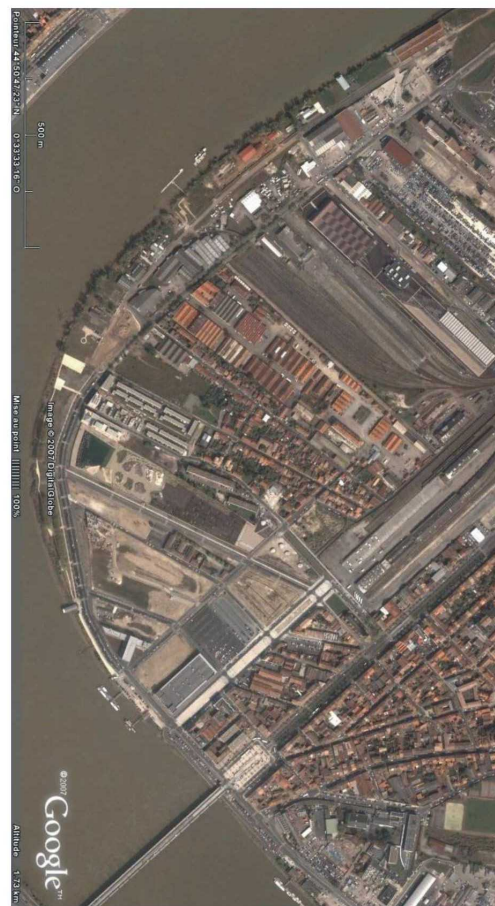
ZAC Bottière Chenaie - Nantes



Quartier de Fives - Lille



ZAC Malbosc - Montpellier



ZAC Bastide - Bordeaux



## **CHAPITRE 6.**      **OPÉRATIONS URBAINES :** **REGARD COMPARATIF SUR LEUR SPATIALITÉ**

Plusieurs catégories d'opérations urbaines visant à traduire les stratégies de mise en forme des métropoles ont été relevées, associant étroitement la situation de l'opération dans l'agglomération avec l'objectif d'échelle métropolitaine affiché.

A la suite des réflexions menées au chapitre précédent, le choix des opérations à analyser dans ce dernier chapitre s'est porté sur l'une de ces catégories, les opérations d'extension de la ville, visant à des valeurs d'exemplarité durable, d'urbanité nouvelle et d'innovation immobilière (relevés avec une certaine constance entre 4 et 8 km des centres existants et en lien avec une ligne de transports en commun).

En effet, alors que les opérations de "renouvellement urbain" auraient d'abord les questions sociales pour enjeu majeur, et les opérations de type "structuration de l'agglomération" impliqueraient avant tout un regard économique, ces opérations d'extensions de la ville sont celles dont les enjeux sont justement les plus liés à des questions de forme urbaine.

### **A. LES ZACs DANS LA VILLE**

#### **1. Situation – Mise à l'échelle**

##### *a. La ZAC "Malbosc" à Montpellier*

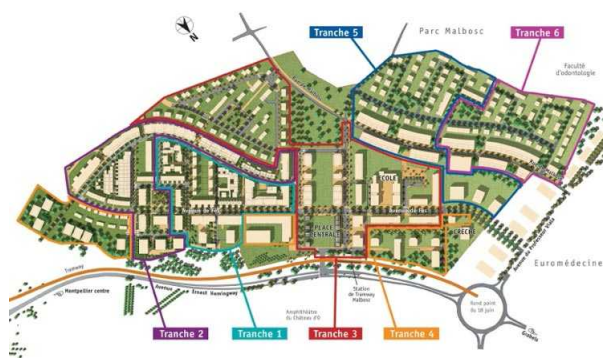
Maître d'Ouvrage : Ville de Montpellier

Aménageur : SERM

Architecte urbaniste-

architecte coordonnateur : François KERN

Paysagiste Urbaniste : ILEX



*Présentation par la SERM :*

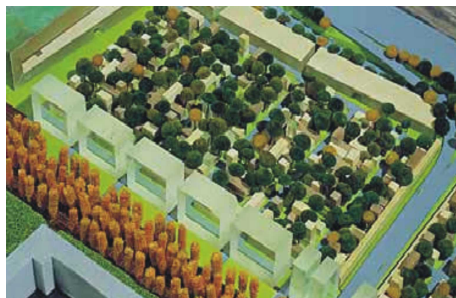
« La ville entre parc et jardin. Le quartier Malbosc se situe au Nord-Ouest de Montpellier, imbriqué avec le parc Euromédecine et à proximité du domaine historique du Château d'O. A flanc de coteau par rapport à la route de Grabels, il est bordé d'espaces boisés et jouxte le futur parc Malbosc d'une surface de 38 hectares. De ce fait, le quartier Malbosc est organisé en fonction de la richesse naturelle, avec ses vignes et ses vergers, de son relief et de ses espaces verts.

Sa conception s'appuie sur l'idée de nature dominante et la combinaison de différents aménagements paysagers à différents types d'habitat : habitats individuels, collectifs et maisons de ville.

L'ensemble du site est organisé autour d'une place centrale qui a pour vocation d'accueillir les services (station de tramway, commerces, équipement scolaire...) et d'offrir la convivialité d'un lieu à l'entrée du quartier, grâce à la présence des grands pins. A partir de cette grande place, l'urbanisation s'adapte aux caprices du relief : des immeubles collectifs à l'habitat individuel en passant par des maisons individuelles superposées, en terrasse à flanc de pente. Les immeubles les plus hauts sont implantés en partie basse du site alors qu'en lisière du parc, sur le plateau, se développe l'habitat individuel. »

### *b. La ZAC "Euralille 2" à Lille*

Maîtrise d'ouvrage : SAEM Euralille  
La Région Nord Pas de Calais  
LMCU, DDE  
Urbaniste : Agence Dusapin-Leclercq  
TER Paysage



*Présentation par la SAEM Euralille :*

« Un nouveau projet pour la métropole lilloise.

La ZAC Euralille 2 s'étend sur un terrain de 22 hectares, entre Lille Grand Palais et la gare de fret Saint-Sauveur. Ce nouveau projet d'aménagement (architectes-urbanistes : F.Dusapin-F.Leclercq ; paysagiste : TER) permet de reconquérir les friches situées entre le boulevard périphérique et le nouveau boulevard urbain. Ses concepteurs se donnent pour ambition d'en faire l'une des opérations urbaines et architecturales de référence de ce début de XXI e siècle.

Le programme prévoit la réalisation d'un quartier mixte de 190 000 m<sup>2</sup> SHON, ponctué par de nombreux espaces verts. Il réunira de grands équipements, des bureaux et 600 logements. Le nouvel Hôtel de la Région Nord-Pas de Calais (40 000 m<sup>2</sup> SHON dans une première phase, avec une extension possible jusque 60 000 m<sup>2</sup> SHON) constituera le programme majeur du secteur. Des équipements hôteliers, des services et des commerces (18 000 m<sup>2</sup> SHON) animeront la façade sur le boulevard urbain. Des bureaux et des locaux d'activités (37 000 m<sup>2</sup> SHON) compléteront l'offre du centre d'affaires aujourd'hui concentrée autour des gares.

Un cœur résidentiel... Les 600 logements programmés (47 000 m<sup>2</sup> SHON) seront majoritairement implantés au cœur du secteur, dans le "Bois habité" qui sera spécialement aménagé à cet effet. Ils seront répartis dans des immeubles de hauteur réduite et présenteront une typologie variée : logements individuels, type maisons de ville, logements intermédiaires et en petits collectifs. 13 000 m<sup>2</sup> SHON d'équipements publics (équipements sportifs, écoles, crèches?) sont également programmés. »

### *c. La ZAC "Cœur de Bastide" à Bordeaux*

Maîtrise d'ouvrage : BMA,  
concessionnaire (pour 8 ans) de la CUB  
Financements : CUB, Union européenne (obj.2),  
ressources privées, BMA  
Maîtrise d'œuvre :  
D. Perrault et A. Charrier (urbanistes)  
B. Ropa, G. Lauriot, J.-Cl. Hardy (espaces publics)



*Présentation par BMA :*

Cette opération s'inscrit dans la politique de renforcement des centres-villes et la redynamisation des tissus existants engagée par la Communauté Urbaine de Bordeaux et vise au rééquilibrage du développement urbain sur la rive droite par la mise en

valeur des territoires riverains du fleuve laissés en friche. Le projet, qui se développe sur une surface globale de 29 hectares articule, autour d'un parc urbain de 10 hectares, des îlots à vocation mixte d'habitat et de services publics et privés accueillera à terme 3 000 résidents et 2 300 à 3000 étudiants. L'entrée principale de la ZAC par l'église Sainte Marie relie l'opération à l'avenue Thiers et la met en relation directe avec les transports en commun existants, notamment la ligne A du tramway qui dessert la ZAC « Cœur de Bastide » à partir des 2 stations, Sainte Marie et Place Stalingrad.

Objectif de l'opération :

- Renforcement des centres-villes et redynamisation des tissus existants
- Rééquilibrage du développement urbain sur la rive droite
- Mise en valeur des territoires riverains du fleuve
- Structuration des déplacements autour des transports collectifs et du projet de tramway.

Programme de construction :

- Commerces et services 78 350 m<sup>2</sup> de SHON • Logements 71 600 m<sup>2</sup> de SHON • Equipements publics et université 40 670 m<sup>2</sup> de SHON

#### *d. La ZAC Bottière Chenaie à Nantes*

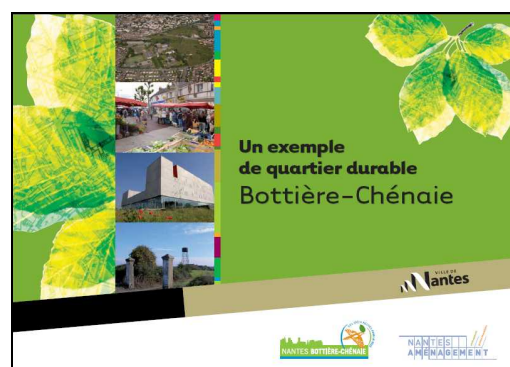
Maîtrise d'ouvrage : Ville de Nantes

Aménageur concessionnaire :

Nantes Aménagement

Urbaniste : Jean-Pierre PRANLAS-DESCOURS

Paysagiste : Atelier Bruel Delmar



*Présentation par Nantes Aménagement :*

A 15 min du centre ville et près du périphérique : un nouvel éco-quartier nantais de 1600 logements.

L'accueil de 3.500 habitants sur 35 hectares. Bottière Chenaie constitue l'un des grands secteurs d'urbanisation en cours de l'Est de Nantes. Dans ce quartier de tradition maraîchère, il est prévu d'y accueillir une population nouvelle d'environ 3.500 nouveaux habitants.

Une architecture variée avec des logements libres, à prix abordable et sociaux.

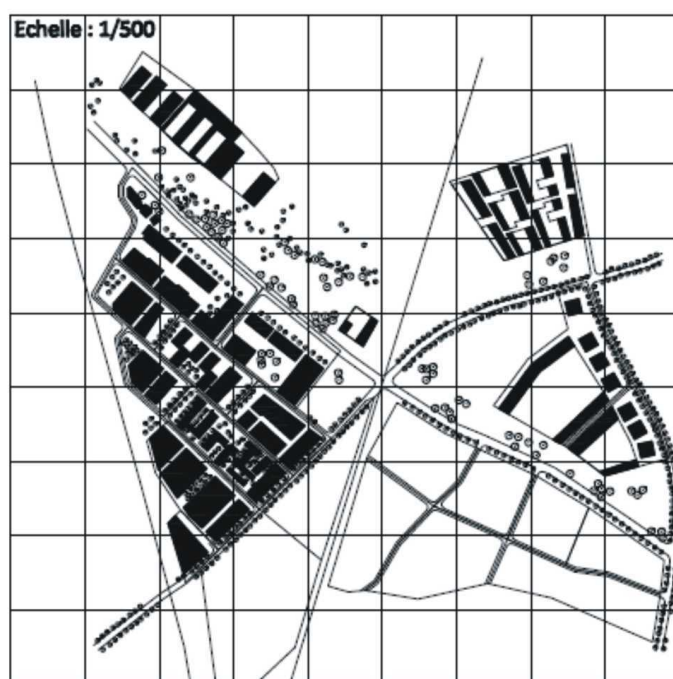
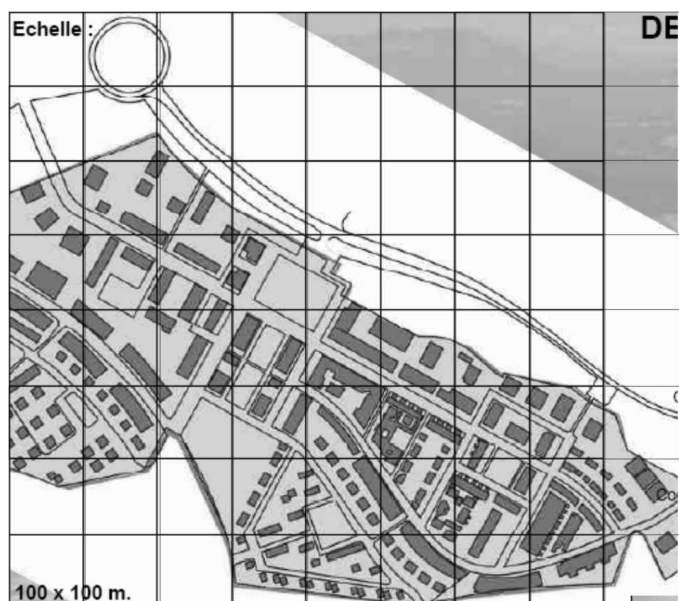
Sur le concept d'un projet d'association urbaine, respectant la mémoire des lieux, l'architecte-urbaniste Jean-Pierre PRANLAS-DESCOURS a su trouver une organisation des espaces bâtis qui offre une grande diversité de formes architecturales permettant la construction d'environ 1 600 logements. Cette mixité urbaine permet aussi d'y associer une mixité sociale avec 25% de logements locatifs sociaux.

Un éco-quartier avec de nombreux équipements et commerces.

L'attractivité de cet éco-quartier réside dans la volonté de créer un véritable nouveau quartier où toutes les fonctions de la ville sont présentes : l'habitat, bien sûr, mais également le commerce, les services et les loisirs. La dimension environnementale, très présente sur le site, se retrouve à tous les niveaux avec des espaces publics de qualité donnant sur un Parc linéaire le long d'un Mail reliant les quartiers de Vieux Doulon et Bottière - Pin Sec.



## Porte-folio 6 – planche 1



*Mise à l'échelle des différentes ZAC étudiées :*  
*De gauche à droite : Malbosc (Montpellier) ; Euralille 2 (Lille) ;*  
*Cœur de Bastide (Bordeaux) et Bottière Chenaie (Nantes)*  
*La trame est de 100 x 100 m.*

ZAC Malbosc	ZAC Euralille 2 : le Bois habité	ZAC Cœur de Bastide	ZAC Bottière Chenaie
- 2100 logements	600 logements	- 800 logements	1600 logements
- 35 ha.	5ha ( <i>dans 22 ha</i> )	- 30 ha	35 ha

## **2. Desserte, activités, localisations**

### *Rapport activités/logements*

Un premier point de comparaison concerne le programme construit dans chaque ZAC à côté des opérations de logements.

- Malbosc : pour 2100 logements, on trouve en parallèle pour "agrémenter le quartier" (site SERM) : 1 pôle commercial de 15 à 20 commerces de proximité, 1 pôle d'affaire marquant la transition avec Euromédecine, des équipements publics (écoles, maison de retraite, plateau sportif, etc.), qui n'occupent qu'une faible surface des 35 ha.

- Bottière Chenaie : pour 1600 logements, on trouve 7000 m<sup>2</sup> "d'activités et services", 5500 m<sup>2</sup> d'équipements et 14 000 m<sup>2</sup> : école, médiathèque, gymnase... Sur les 24 "îlots" dessinés, les trois quarts ne comporteront que du logement<sup>35</sup>.

- Cœur de Bastide prévoit, outre ses 800 logements, des commerces et services, équipements publics et sections de l'université. En m<sup>2</sup> construits pour toute la ZAC (190.620 m<sup>2</sup> SHON), la proportion de logements représente 38% de ceux-ci.

- Euralille 2 programme, outre ses 600 logements, un nouvel Hôtel de Région, des équipements privés (hôteliers, commerces, services), des bureaux et activités, des équipements publics (sports et école). Et dans ce cas, le logement représente 25% du programme bâti.

On peut constater :

- que plus la ZAC est proche du centre ville, voire en continuité presque directe avec celui-ci (Euralille 2 n'est séparée que par un boulevard de la ville déjà constituée), plus la proportion de logements prévue dans la ZAC est faible, par rapport à d'autres enjeux programmatiques (hôtel de région, universités, grandes entreprises régionales, etc.).

C'est très visible à Lille mais aussi à Cœur de Bastide aussi, qui fait toujours partie de la commune de Bordeaux même si elle se trouve de l'autre côté du fleuve : la proportion en surface construite de logements inférieure à la moitié du total.

C'est l'inverse par contre dans le cas de Bottière Chenaie et de Malbosc, où plus des trois quarts des surfaces construites sont destinées au logement.

- L'enjeu de Bottière Chenaie et de Malbosc sont bien de représenter une alternative au pavillonnaire éloigné (plus de 30km du centre, qui contribue à l'étalement urbain), en proposant des prix aussi attractifs dans des zones plus proches et mieux desservies en TC.

Tandis que l'enjeu de Euralille et de Cœur de bastide sont de proposer du logement en "centre-ville" et la conséquence est qu'il y a d'autres fonctions de centralité urbaine (et non de quartier) qui s'y rajoutent.

Il en résulte néanmoins que l'on renforce encore la distribution classique des fonctions urbaines, avec moins de logements en centre-ville que dans la périphérie.

### *Rapport desserte/logements*

<sup>35</sup> <http://www.nantes.fr/fileadmin/telechargements/Urbanisme/bottierechenaiequartdurable.pdf>

La troisième valeur affichée dans la construction de ces quartiers, outre la densité et l'espace vert, est la desserte en transport en commun, ce qui permet de justifier les arguments relevés au point précédent (l'avantage sur le pavillonnaire éloigné).

La ZAC Malbosc, annonce la promotion de la SERM, « offre une desserte idéale avec : - La ligne de tramway n°2 arrêt Malbosc - Un réseau de pistes cyclables sécurisées ». Cet arrêt du tram se trouve devant la place qui constitue l'entrée principale (et la seule indiquée) de la ZAC. Toute la desserte des 35 ha de l'opération passe donc par ce point<sup>36</sup>. Autour de cette place d'accès sont situés de grands immeubles collectifs mais aussi les fonctions collectives à proximité (commerces, école). Les logements sont plus en profondeur dans le périmètre et sont repoussés d'autant de l'accès de la ZAC

A la Bastide, signale BMA, « l'entrée principale de la ZAC par l'église Sainte Marie relie l'opération à l'avenue Thiers et la met en relation directe avec les transports en commun existants, notamment la ligne A du tramway qui dessert la ZAC à partir des 2 stations, Sainte Marie et Place Stalingrad ».

Dans ce cas, la desserte en tramway comporte donc deux arrêts, au Nord et au sud de l'opération, mais du même côté, étant donné que deux autres "bords" sont entourés d'eau. L'accès se fait donc non pas ponctuellement comme ci-dessus mais par tout un côté, l'avenue Thiers ; deux autres côtés sont constitués par le fleuve et un seul pont à ce jour mène vers le centre, dans l'axe de l'avenue. Néanmoins, comme à Malbosc, les logements ne sont pas majoritairement le long de l'axe d'accès mais à l'arrière, dans un peigne ouvrant perpendiculairement vers le fleuve.

L'accessibilité de l'opération lilloise se schématise en fait de la même manière que celle de Bordeaux : un seul côté de l'opération fait le lien avec le reste de la ville et constitue un accès sur tout un bord. Deux différences cependant :

- là où l'opération de Bordeaux s'ouvre à l'inverse de cet axe, vers le fleuve, Euralille 2 est encerclé sur deux côtés d'infrastructures difficilement franchissables et dont les nuisances mènent plutôt à s'en protéger.

- L'axe urbain qui borde l'opération lilloise est fréquenté par une ligne de bus et non le métro ou le tramway – ce qui en rend sa desserte moins claire (autres plans) et régulière (due au trafic).

Tout cela donne un côté "enclavé" au quartier, paradoxalement avec l'effet d'annonce de "Euralille" en général, qui mise sur l'atout de l'accessibilité, mais à l'échelle européenne. Cet aspect peut même sortir renforcé par les bâtiments de grandes hauteurs entourant les logements, dont l'objectif affiché était plutôt la "protection".

En pratique, se rendre à pied de l'une des gares lilloises au quartier du Bois Habité est rapide, mais c'est difficilement perceptible au préalable, tant l'itinéraire est complexe et demande de franchir des ponts qui ne sont pas prioritairement dévolus aux piétons.

A Nantes, l'argument de l'accessibilité en TC de la ZAC Bottière Chenaie occupe une place essentielle dans sa justification comme éco-quartier (voire, dans la dernière brochure 2008, comme "quartier durable") et semble en effet avoir le plus d'atouts

---

<sup>36</sup> Des habitants des Villas Vanille croisés en visite ont signalé qu'il leur arrivait de prendre leur voiture pour rejoindre la place d'entrée de la ZAC (se rendre dans les commerces ou amener des adolescents à l'arrêt du tram notamment).

dans ce sens sur ce panel d'opérations : 2 stations de tramway (comme à Bordeaux) mais aussi 3 lignes de bus, un probable arrêt de la SNCF.

Mais la qualité de desserte vient en fait de la forme de ces réseaux, en "papillons" qui se croisent au milieu de la ZAC et donnent ainsi 4 bords possibles de desserte.

Il faut également relever l'intention (à ce stade) d'une ligne de bus qui, en empruntant le mail, transversalement aux autres lignes, contribuerait à développer des liaisons non plus radiales mais de quartier à quartier, ce qui a déjà été relevé comme étant un enjeu important dans la structuration d'un territoire qui se veut "métropolitain".

Enfin, en ce qui concerne au contraire des réseaux TC, la place de la voiture individuelle dans ces opérations, un choix assez radical a été fait à Bottière Chenaie de ne pas permettre l'entrée des automobiles dans les îlots, ce qui oblige à se garer à une certaine distance de son domicile, pratique encore peu dans les mœurs et souvent mal vécue dans les expériences de ce type en ville nouvelle par exemple.

Dans toutes les autres opérations, le stationnement est possible en pied d'immeuble si pas dans un garage particulier ou inclus en souterrain dans un logement collectif.

Ainsi, les deux opérations qui se ressemblaient par leur situation d'alternative au péri-urbain Malbosc et Bottière Chenaie) dans le point précédent ne gèrent cependant pas la question de la voiture avec le même volontarisme ; tandis que l'opération de Lille, qui affiche une volonté de "continuité urbaine", est perçue paradoxalement de manière assez enclavée.

### **3. Densités, gabarits, mixité des fonctions**

#### *Comparer les densités de logements à l'hectare*

Si la proportion de logements dans les ZAC a été relevée comme inversement proportionnelle à la proximité du centre, la "densité" des opérations reste dans tous les cas analysés, une constante des argumentaires, garante de l'inscription de l'action en cours dans un objectif de développement durable. De quelles densités s'agit-il ? Sont-elles comparables ?

A l'échelle générale de toute la ZAC, les densités résidentielles (logements à l'hectare) sont en réalité très disparates, puisque les écarts varient entre :

- 26 logements/ha - dans les 30 ha de la Bastide et
- 120 logements/ha - dans les 5 ha du Bois Habité.

Il est évident que les densités augmentent dès lors que le périmètre de mesure se réduit, et les paragraphes suivants chercheront à contourner cet effet.

Cependant, l'existence de ce contraste montre quand même que les logements de la Bastide sont dilués (et ceux du Bois Habité sont regroupés) dans une large étendue de fonctions autres que l'habitat, occupant souvent des emprises importantes (université, centre commercial, hôtel de région, grand palais, etc.) – ce qui contribue à les isoler du reste de la ville existante, dont les usages sont plus finement mixés.

Quand on rapporte, ensuite, les logements du Bois Habité à toute l'emprise d'Euralille 2 (22 ha), on en revient en fait à un taux exactement comparable à celui de Bordeaux : 27 logements/ha.

Dans ce cas, cependant, il faudrait aussi enlever, en tout cas, les 11 ha d'espaces verts de la Bastide, ce qui fait remonter la proportion bordelaise à 42 logements/ha.

On obtient ainsi à Bordeaux une proportion qui semble comparable à celle de Bottière Chenaie (45 logements/ha), sauf que cette dernière est calculée dans les 35 ha de toute la ZAC nantaise (y compris le mail vert par exemple) : la densité résidentielle de Bottière Chenaie est donc plus élevée que celle de la Bastide.

Finalement, le pourcentage qui sera le plus proche de la perception réelle est celui de Malbosc, puisque aucun grand espace vert (ou autre enclave d'activités) inclus dans le périmètre ne vient condenser par ailleurs la répartition des logements : on obtient environ 60 logements/ha, répartis sur tous les 35 ha du périmètre de la ZAC.<sup>37</sup>

Il est intéressant dès lors de remarquer que les densités résidentielles dans ces ZACS, peuvent donc être comparables selon le périmètre choisi : sachant qu'il y a un grand mail non bati à Bottière Chenaie, la perception de densité *restreinte aux îlots de logements* peut-être semblable à celle de Malbosc ; et idem, à Bordeaux.

Par contre, dans le Bois Habité, l'impression de densité sera toujours bien plus importante (le double) qu'à Malbosc où même restreinte à un même périmètre de 5ha, la densité reste de 60 logements à l'hectare.

Ceci peut illustrer que, de manière assez récurrente, dans 3 opérations sur 4, on propose en fait un panel suffisamment "diversifié" de typologies de logements pour que, en moyenne, l'ensemble résidentiel se ressemble, dès lors qu'on le regarde au-delà des appellations ("petits collectifs", "logements intermédiaires", "maisons de villes", "individuels groupés", etc.).

Trois autres aspects par contre, engendrent les différences entre ces opérations, ce sont :

- la manière dont ce panel *a priori* semblable de types de logements est spatialement réparti dans la ZAC ;
- le fractionnement ou non de l'espace vert dans le périmètre de la ZAC ;
- la densité des logements dès lors qu'on les considère à l'échelle de l'îlot (voir point B. ci-dessous, à l'échelle des lots).

---

<sup>37</sup> Comme ordre de grandeur, on peut citer ici que la densité de Paris intra-muros atteint 150 logements/ha et celle des grands ensembles, 80 à 100 logements/ha. ; une cité-jardin anglaise comme Letchworth, autour de 30 logements/ha.



## *Répartition des typologies et gabarits*

La ZAC de Euralille 2 regroupe donc de manière assez dense, sur 5 ha, des logements prévus en trois typologies, nommées “logements individuels type maisons de ville, logements intermédiaires et en petits collectifs” (SAEM).

Les “logements collectifs” se trouvent soit dans les immeubles hauts faisant barrière au sud du quartier, soit aussi dans les alignements au cœur de l'opération.

Les logements individuels “type maisons de ville” impliquent traditionnellement à Lille (et dans les villes du Nord) deux mitoyens et un jardin privé, ils ne sont pas encore réalisés.

Les logements dits “intermédiaires” peuvent l'être à divers titres, selon les maîtrises d'ouvrage : parce qu'ils ont une entrée individualisée, tout en pouvant rester superposés ou parce qu'ils ont un accès direct depuis l'espace public ; ou encore, définition la plus large, parce qu'ils ne partagent que des mitoyens mais pas de sols ou plafonds avec leurs voisins, etc. Ces typologies seront regardées au point suivant.

Les bandes de logements parallèles qui composent le cœur du Bois Habité se déclinent ces types de logements deux par deux, autour d'un jardin :

logement collectif // jardin commun // logement intermédiaire – rue – logement collectif // jardin commun // logement intermédiaire – rue – logement collectif, etc.

Le tout est entouré de bâtiments plus imposants, soit en hauteur, à l'Ouest, soit par leur longueur, à l'Est ; ils reprennent d'autres fonctions (hôtels, bureaux, services).



A Bordeaux, l'opération Cœur de bastide s'organise en lanières ouvrant des perspectives vers le fleuve et en particulier vers les monuments repères de la berge opposée, dont le front bâti est classé (le site de BMA met en avant des photos de ces vues axées dans les rues principales). Outre les vues, l'argument de ces lanières est aussi d'alterner bandes bâties et coulées vertes, même si seule le jardin botanique incarne cette intention avec une certaine largeur, les autres étant constitués par les alignements d'arbre dans les rues, ou la pelouse qui sépare les deux rangées d'immeubles villas d'Yves Lion.

Par ailleurs, ces lanières sont très clairement déjà le mode d'organisation traditionnel et ancien de l'urbanisation de ce côté du fleuve, et en ce sens, la tranche épaisse de

programmes imposants qui s'orientent parallèlement à l'avenue de Thiers (mais à distance de celle-ci) constitue plutôt une coupure, hors échelle, dans ces tissus bas et très découpés.



L'autre conséquence de cette organisation en lanière est que la perception de l'opération depuis l'autre rive, par contre, est assez anecdotique et difficile à lire, les têtes de lanières étant, par le mode de distribution des îlots, très hétérogènes.

A Malbosc, les gabarits sont organisés globalement en fonction de la pente ; cela crée un effet intéressant de perspective et d'ouverture pour l'axe de la place et du jardin en légers gradins, qui monte vers le parc Malbosc, sur le plateau.



Le contraste est fort, ensuite, avec l'effet de mur que crée plus haut, les opérations de logements intermédiaires parallèles aux courbes de niveaux.

De manière générale, il y a une organisation urbaine presque classique, avec un éloignement progressif des typologies les plus individualisées, dans le haut de la ZAC, vers le parc, donc valorisée par cette proximité mais encouragée dans l'usage automobile, tandis que sont regroupés dans le bas de la ZAC les typologies plus collectives, à proximité de (l'unique) desserte en TC.



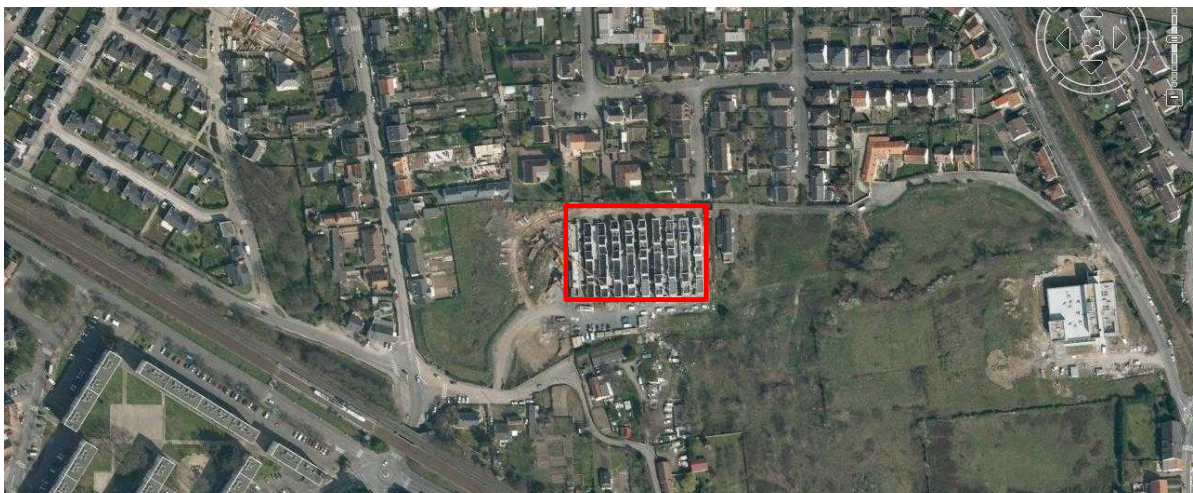


A Bottière Chenaie, les gabarits sont organisés en fonction de 3 axes : les deux qui se croisent pour former le "papillon", la route de Sainte Luce, axe de desserte radial sur le centre de Nantes, et une nouvelle route transversale, de quartier à quartier, qui longe le mail ; un dernier "axe" important (rue de la Basse chenaie) fait le bord de l'aile à l'Est.

Les bâtiments les plus hauts (R+5 ou +6) et les fonctions les plus collectives (équipements, services, commerces) doivent s'y trouver.

Et le principe est que plus on s'éloigne de ces axes en empruntant des rues parallèles d'importance secondaires ou en entrant dans les îlots par les venelles piétonnes, plus les gabarits s'abaissent et les typologies s'individualisent.

Il est actuellement difficile de juger de l'application de ces principes, et cela est dû avant tout au fait que la première opération de logements terminée est tout à fait atypique et constitue pour le moment un "objet" singulier dans le paysage qui l'entoure.





#### **4. Découpages et organisation spatiale**

##### *Rapports entre le bâti et les espaces verts*

Il est ressorti de l'analyse précédente que l'une des sources de différences dans les densités résidentielles résultait des choix dans le rapport entre les parties bâties et les espaces verts, qui sont très tranchés :

- A Malbosc, la répartition des densités est assez homogène à l'intérieur du périmètre de la ZAC parce qu'elle est contrebalancée par un immense parc, d'une surface équivalente, qui la jouxte. Ce parc est implanté sur le plateau qui domine la ZAC et qui la sépare de la vallée suivante, où s'étendent presque parallèlement, les grands ensembles de la Paillade.

Il est intéressant de comparer ce dessin, sorti de l'atelier de Fr. Kern, avec la vue aérienne de la page précédente : l'insistance ici est forte sur les interpénétrations entre le parc, au sud, et la ZAC, en contrebas, alors que la réalité bâtie est très tranchée.



A Bottière Chenaie, un parc linéaire est inclus dans le périmètre de la ZAC. Il remplit plusieurs offices : outre celui du paysage en reprenant le lit d'une petite vallée de ce territoire, qui était maraîcher, et celui de lien transversal entre quartiers, dont nous avons déjà souligné l'intérêt, il n'est pas relégué sur les bords mais constitue aussi un axe "attractif", vers lequel se tournent les opérations : les logements de Boscop orientent ses ouvertures vers le parc, des immeubles publics et collectifs de taille plus importante suivent son alignement, en face.

C'est aussi l'existence de ce parc, structurant toute la ZAC de part en part, qui a permis aux opérations d'être assez dense (cfr. point suivant sur l'échelle des lots), l'ouverture visuelle le compensant.

A Bordeaux, les espaces verts sont plus intimement mêlés au bâti, avec l'alternance des lanières. On s'écarte aussi, progressivement, de l'idée de parc ou de jardin public (mis à part l'aménagement des berges), puisque le jardin botanique est fermé, que les

percées visuelles entre les immeubles-villas sont de l'espace collectif mais non public, et que les autres axes végétaux sont les rues, publiques donc mais non pas des jardins.



A Euralille 2, enfin, si la promotion de l'opération insiste également sur la notion d'espace vert associé à l'habitat, ce n'est plus dans un rapport de juxtaposition plus ou moins fine mais bien, ici, de coïncidence complète : les mêmes hectares constituent à la fois "le bois" et "l'habité".

Et il n'y en a en effet pas d'autre parc prévu dans le périmètre de la ZAC (si ce n'est des espaces arborés pour le stationnement par exemple ou dans l'entre-deux des programmes importants). C'est donc un argumentaire particulier, très lié au logement et donc à l'échelle architecturale : on parle de "cabane dans les arbres" par exemple. Cela n'empêche pas l'aménageur de produire aussi certains plans visant aussi à mettre le plus possible en évidence la présence de "verdure" dans les environs de la ZAC.



La "continuité urbaine" est l'objectif affiché de l'aménagement urbain à Euralille et on comprend bien en ce sens, non seulement l'implantation de la ZAC, qui pousse l'urbanisation non plus jusqu'au boulevard Hoover mais jusqu'aux infrastructures lourdes (SNCF et voies rapides), mais aussi la desserte latérale tout le long du boulevard et la volonté de produire de la densité urbaine.

Néanmoins, il n'est pas si évident de créer de la "continuité urbaine" avec la ville adjacente dès lors que celle-ci, de l'autre côté du boulevard, est constituée d'immeubles-barres, en obliques par rapport à l'axe de la voirie et eux-mêmes disposés en objets dans un espace vert (curieusement non repris dans le plan précédent).

L'opération répond cependant assez bien, en terme d'échelle, aux gabarits de ces immeubles qui lui font face et peut donner ainsi une cohérence au boulevard. De même, les immeubles long et bas, non résidentiels, qui bordent l'autre côté fonctionnent assez bien avec les infrastructures à grande vitesse.

Dans ce contexte, le logement ainsi "protégé" trouve bien sa place en cœur d'opération. Mais des questions sans doute difficiles à résoudre concerne l'orientation des fonctions collectives ou publiques qui forment les bords : se tournent-elles vers la ville existante ou vers les nouveaux habitants ? En effet, on perçoit actuellement, des effets d'arrière d'immeubles assez durs, tournés vers le Bois Habité, et à l'inverse, des activités commerciales qui peinent à s'animer du côté du boulevard, en fait (encore) peu fréquenté.

L'opération Cœur de bastide, au contraire, n'a pas réellement de "cœur", ni attractif ni protégé, ni structurant. La disposition en lanière évoque plutôt l'idée de "ville passante"<sup>38</sup>, fluide et ouverte. Et la fluidité produite par ce plan mène en fait dans tous les cas vers les berges du fleuve, aménagées pour la promenade, donc encore la circulation, même douce.

Par ailleurs, c'est un quartier presque "enclavé", par la boucle du fleuve, d'un côté, par la rupture d'échelle très contrastée que produisent les fonctions implantées parallèlement à l'avenue de Tiers, notamment le complexe de cinéma implanté dans l'ancienne gare et surtout, son parking, mais aussi l'ensemble de bureaux de l'îlot B (12.000 m<sup>2</sup> de SHON), le Centre national de la fonction publique territoriale d'Aquitaine, etc.

Par conséquent, la traversée de ce morceau de tissu urbain, même fluide, ne développe pas d'autres parcours urbains que ceux de la desserte immédiate des habitants du quartier, ce qui est finalement, une caractéristique assez commune des ZAC contemporaines ; dans le cas contraire, son échelle se parcourt, ou se contourne, encore globalement en voiture.

Bottière-Chenaie s'organise parallèlement à l'axe du mail qui traverse toute la ZAC et, avec l'autre axe croisé de la route de Sainte-Luce, celui-ci semble connecter au mieux, à cette échelle, les nouveaux tissus avec ceux adjacents.

Mais à une échelle plus fine, des discontinuités apparaissent : entre la rue de la Sécherie, par exemple, et les rues transversales des lotissements lui faisant face qui se

<sup>38</sup> Notion proposée par David Mangin (*La Ville Franchisée*, Paris : éditions La Villette, 2004) pour désigner l'inverse de l'urbanisation sectorisée, enclavée et privatisée qu'il dénonce.

terminent en fait en cul de sac. Le bord de l'aile Ouest du "papillon" est encore moins net : en effet, il est perçu comme le fond des îlots, qui s'organisent parallèlement au mail principal mais produisent dès lors des triangles résiduels systématiques.

Pourtant, ce côté de la ZAC est en fait bordé par un axe qui pourrait devenir important et générateur de flux et lieu d'entrée dans la ZAC : c'est celui que parcourt le tramway. Cependant, c'est aussi l'axe SNCF qui monte au Nord, vers Rennes notamment et les possibilités pour le traverser ne sont que ponctuelles mais une ébauche de rue parallèle semble se dessiner.

A Montpellier, enfin, un regard plus général semble montrer des récurrences dans l'organisation de la plupart des ZACS récentes, même celles plus centrales que Malbosc.

On y observe en effet une tendance à structurer la ZAC comme une entité ayant le plus possible sa propre autonomie, à la fois de services de proximité, mais aussi spatiale, en se tournant par exemple vers un intérieur arboré, public et souvent piéton, où sont proposées les fonctions attractives. (*cfr. porte-folio n°6 – feuille 2*).

La conséquence est dure pour les bords de ZAC, qui ne montrent que des arrières, souvent non alignés, et pour le lien entre les ZACs adjacentes, constitué généralement d'un boulevard qui souffre d'une incohérence entre ses bords et qui peine du coup à se structurer visuellement, si ce n'est à grand renfort de mobilier urbain.

C'est ici, à l'inverse d'un tissu urbain qui se lit et se pratique à différentes échelles, du local à l'agglomération, une juxtaposition d'opérations de même échelle qui manquent d'articulations entre elles.

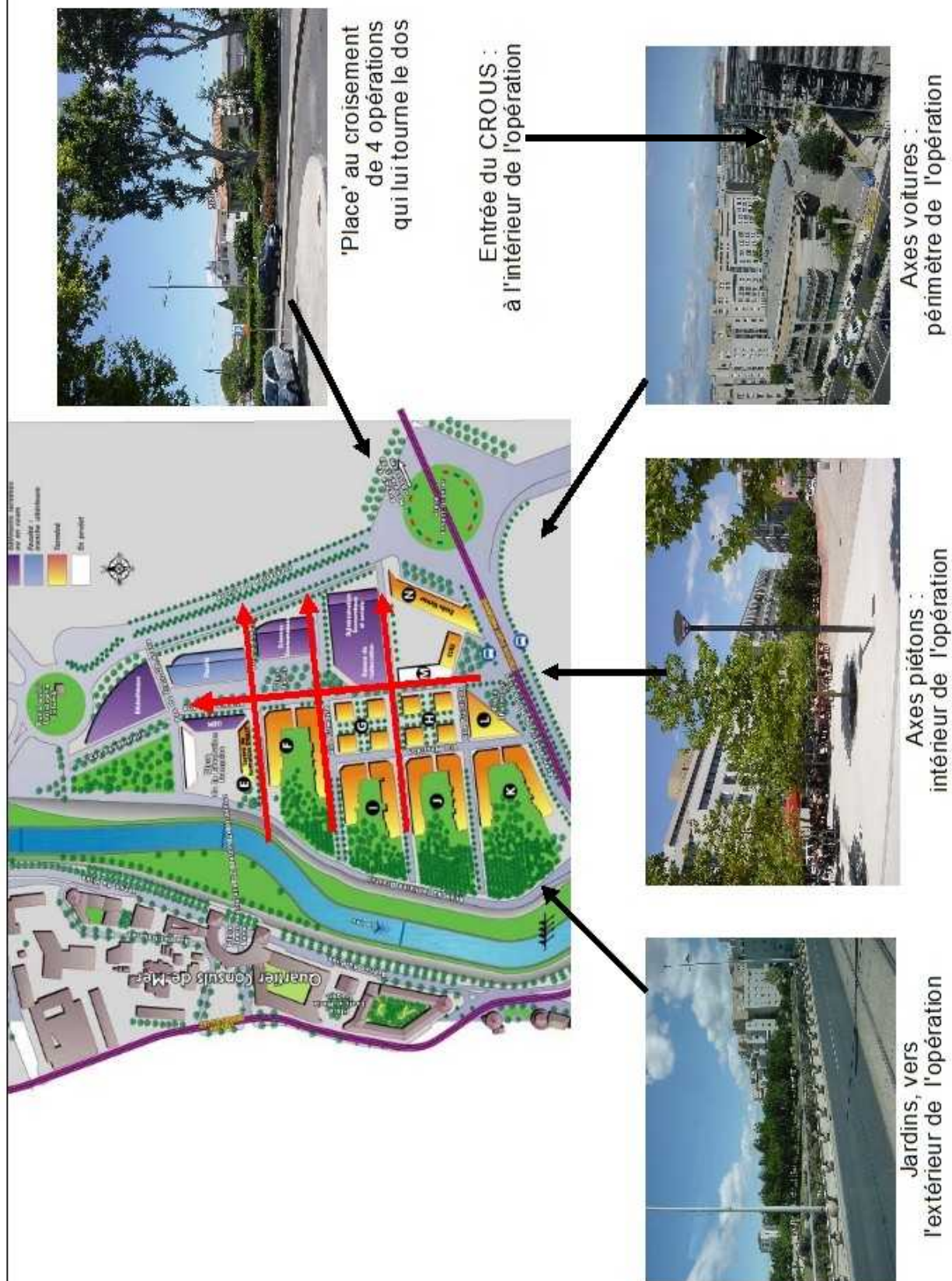
Cette logique d'organisation en autonomie autour d'une centralité intérieure se décline aussi, dans plusieurs cas, à des échelles emboîtées. Ainsi, la ZAC a sa centralité, autour de laquelle s'organise des lots qui ont eux même leur propre centralité, etc. Il est dans ces conditions très difficile à l'architecture de se comporter autrement qu'en "objet" et de proposer des lectures claires d'avant/arrière, d'entrées publiques ou de lieux d'appropriations. (*cfr. porte-folio n°6 – feuille 3*).

Malbosc n'échappe pas à cette perception, bien qu'elle soit d'échelle plus large et incluse dans une urbanisation existante déjà beaucoup plus lâche. Mais on y retrouve aussi la perception d'une entité, au périmètre très fermé, avec peu d'entrées, même si le "cœur" public et collectif de la ZAC se trouve en lien assez direct avec l'entrée principale ; toutes les opérations tournent le dos aux bords de la ZAC qui sont des voies rapides ; et plusieurs lots ont été conçus avec leur propre centralité intégrée.

C'est ainsi que l'on a pu écrire que la procédure des ZACs favorisait le zonage, parfois malgré elle. Pour certaines d'entre elles, une affectation précise a été attribuée : ainsi Odysseum est un complexe ludico commercial, Le Millénaire est composé de bureaux et Hippocrate uniquement d'équipements de santé et de soins. Alors que la procédure ZAC permet de financer les équipements publics, ceux-ci se retrouvent généralement au cœur de l'opération plus que le long de flux, ce qui ne favorise pas leur accessibilité.



Analyse : périmètres de ZAC et découpages internes





Analyse à Montpellier : périmètres de ZAC et découpages internes

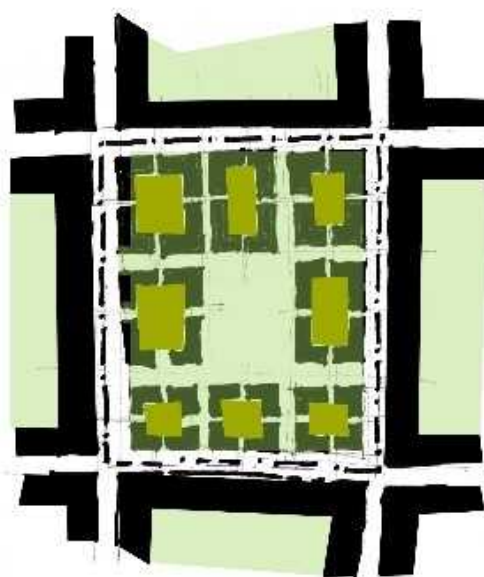


ZAC Jacques Coeur



ZAC parc Marianne

Schéma de l'emboîtement des centralités, intérieures aux opérations



Jardins de la Lironde



ZAC Consuls de Mer

## B. LES LOTS DANS LA ZAC

### 1. Situation – mise à l'échelle

Cette dernière échelle d'analyse des formes urbaines se base sur un regard construit à partir des lots qui divisent la ZAC.

Tout d'abord, La planche 1 (page suivante) du porte-folio 7 en parallèle et à la même échelle, dans une grille commune de 100m. x 100m. (c'est-à-dire, dans des carrés correspondant à un hectare), deux opérations par ZAC :

ZAC du Bois Habité (Lille) :

- opération des architectes Escudié et Fermaut ("éclats de verts")
- opération des architectes Chiani et Chappey ("Le castanea")

ZAC de Bottière Chenaie (Nantes) :

- opération de l'agence Boscop (rue de la Sècherie)
- opération des architectes BNR (Babled, Nouvet, Reynaud)

ZAC de Malbosc (Montpellier)

- opération des architectes Cusy et Maraval ("Villas Vanille")
- opération de l'architecte Lebunetel

ZAC de Cœur de Bastide (Bordeaux)

- opération de l'architecte Bernard Buhler
- opération de l'architecte Yves Lion ("immeubles-villas")

Il en ressort au premier coup d'œil qu'une des plus grandes variations entre les différentes ZAC concerne les découpages en lots, ne fût-ce qu'à travers leur taille. Le lot attribué à Yves Lion à Bordeaux (2,5 ha) est plus de 15 fois plus grand que ceux qui constituent le Bois Habité (autour de 0,15 ha).

Plus en détail, on peut construire une comparaison de ce panel à partir de deux lots de même taille (0,55 ha) : les villas Vanille à Malbosc et l'opération de Boscop à Nantes, qui constitue une valeur moyenne dans cet échantillon.

Mais cette surface fait partie des larges lots à Montpellier (l'opération de Lebunetel occupe un lot 2 fois plus petit) tandis que celle de Boscop est plutôt inférieure aux autres lots (l'opération de BNR a une surface deux fois plus grande : 1ha).

Aux extrêmes, on trouve donc une récurrence de très grands lots dans la ZAC de la Bastide (plus de 2ha) et de très petits lots (moins de 0,2 ha) au Bois Habité.

On peut donc penser qu'il y a, dans certains cas, un lien proportionnel entre la taille globale de la ZAC et celle des lots : plus le périmètre est petit, plus on aura tendance à le découper encore plus ; plus le périmètre est grand, plus on se contentera de quelques grands découpages.

Ceci mènerait à remarquer qu'on recherche, dans une ZAC, un nombre suffisant de concepteurs différents pour faire la diversité des formes, mais qu'on crée aussi, de cette manière, un parcellaire suffisamment étroit pour que le renouvellement dans le

temps (de propriétaire, de construction, de modifications, etc.) puisse se faire plus facilement.

Mais cette observation n'est pas générale. Ainsi, pour qui a visité ces différentes ZAC, il est difficile de croire dans un premier temps que celles Malbosc et celle de Cœur de Bastide ont à peu près la même surface totale : la première semble beaucoup plus étendue que la deuxième, beaucoup plus longue à parcourir, beaucoup plus complexe à saisir.

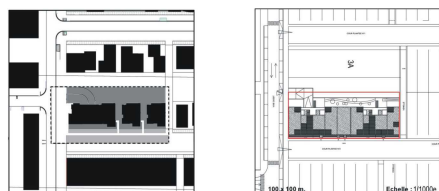
On comprend ici que cette impression provient de deux types de découpages en lots très différents. Quelques grandes opérations divisent en bandes parallèles la Bastide, et on s'y repère rapidement (la bande de Lion, une bande plus hétérogène, la bande de Jourda, la bande de Bulher, etc.), ce qui s'oppose à l'impression de patchwork bien intriqué des très nombreuses opérations qui composent Malbosc.

Enfin, la diversité importante qui frappe à Malbosc peut aussi venir du fait que ce sont très majoritairement des opérations de logements, alors que la moitié des îlots au moins à Bordeaux n'en sont pas.

Ce qui contribuerait à remarquer que la diversité de formes ressort de manière beaucoup plus apparente dans la production de logements que dans la production de tertiaire, services, bureaux, etc. Cet aspect est donc étudié au point suivant, sur les typologies de logements.



## Porte-folio 7 – planche 1

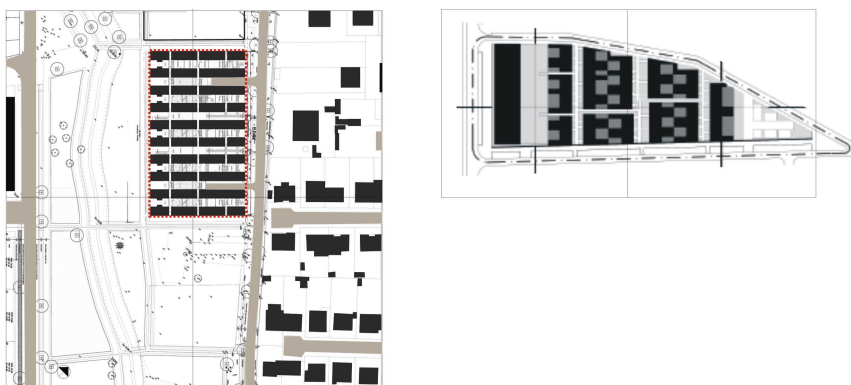


100 x 100 m.

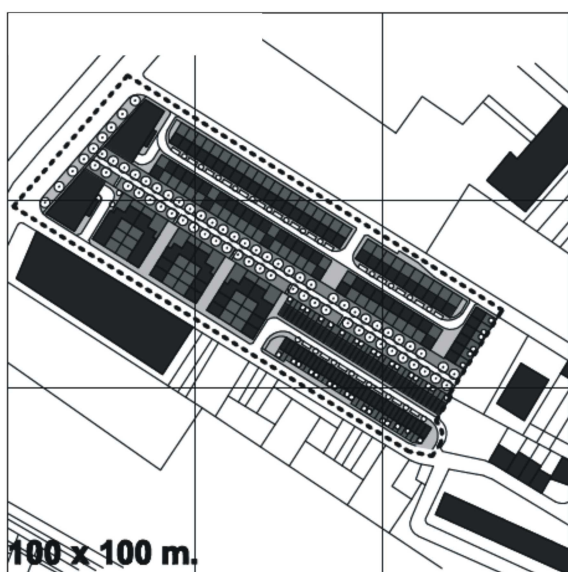
"Bois habité", ZAC Euralille - LILLE



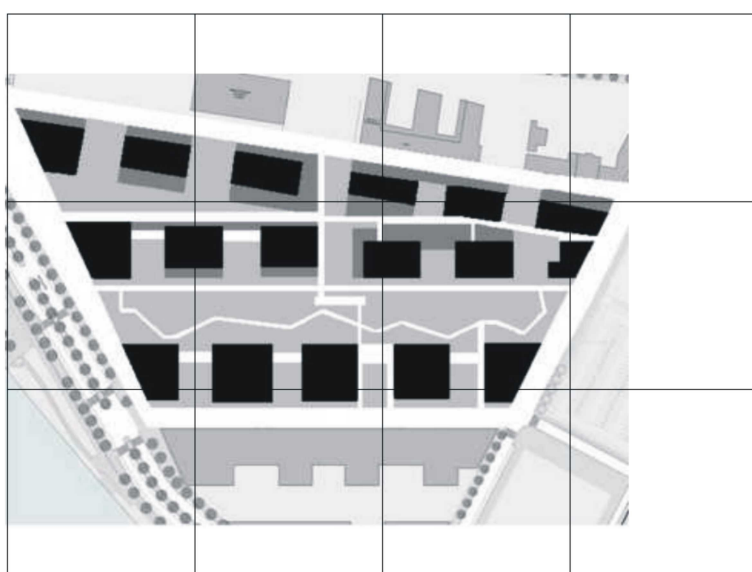
ZAC Malbosc - MONTPELLIER



ZAC Bottière Chenaie - NANTES

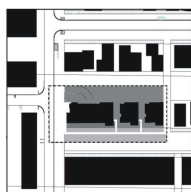


100 x 100 m.



ZAC Cœur de Bastide - BORDEAUX

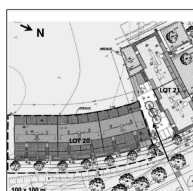
## Porte-folio 7 - planche 2



Arch. Escudié /Fermaut  
55 logements – 0,18 ha : 300 lgmts/ha

Arch. Chappey et Chiani  
22 logements – 0,18 ha : 120 lgmts/ha

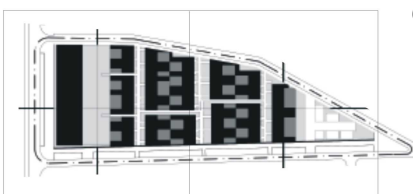
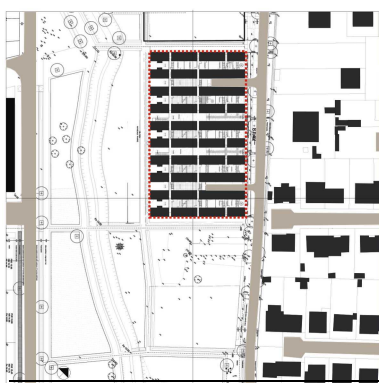
"Bois habité", ZAC Euralille - LILLE



Arch. Lebunetel  
61 logements – 0,5 ha (Lots 20 et 21) : 120 lgmts/ha

Arch. Cusy/Maraval  
17 logements – 0,56 ha : 30 lgmts/ha

ZAC Malbosc - MONTPELLIER



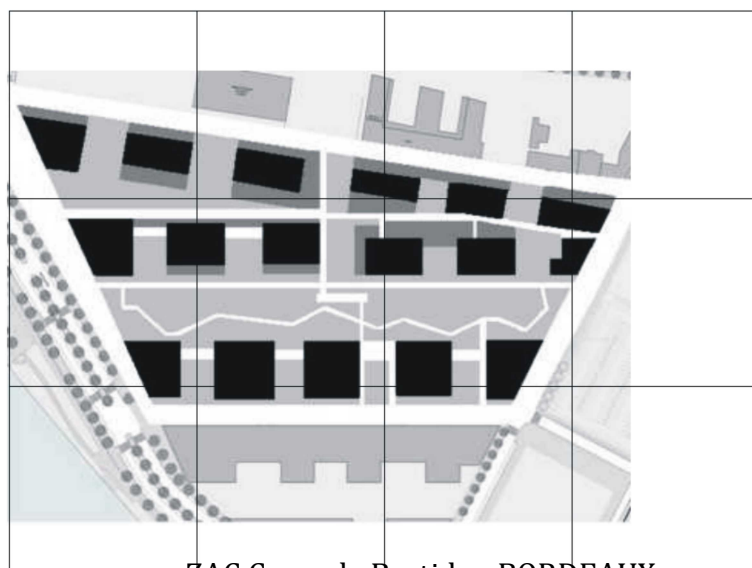
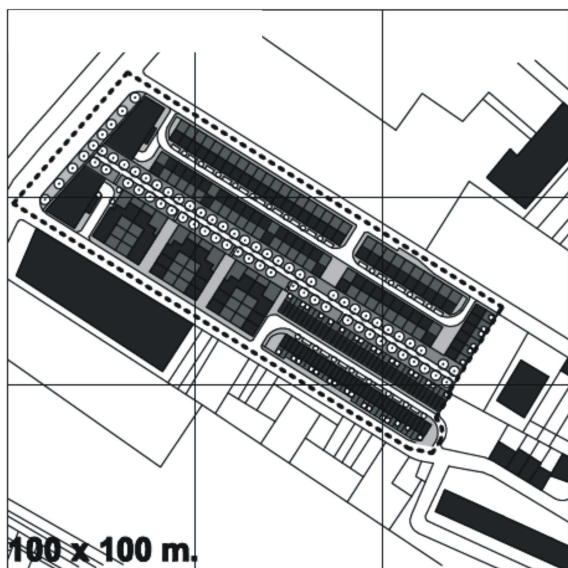
Arch. BNR  
61 logements – 1 ha : 61 lgmts/ha

Arch. Boscop  
55 logements – 0,50 ha : 110 lgmts/ha

ZAC Bottière Chenaie - NANTES

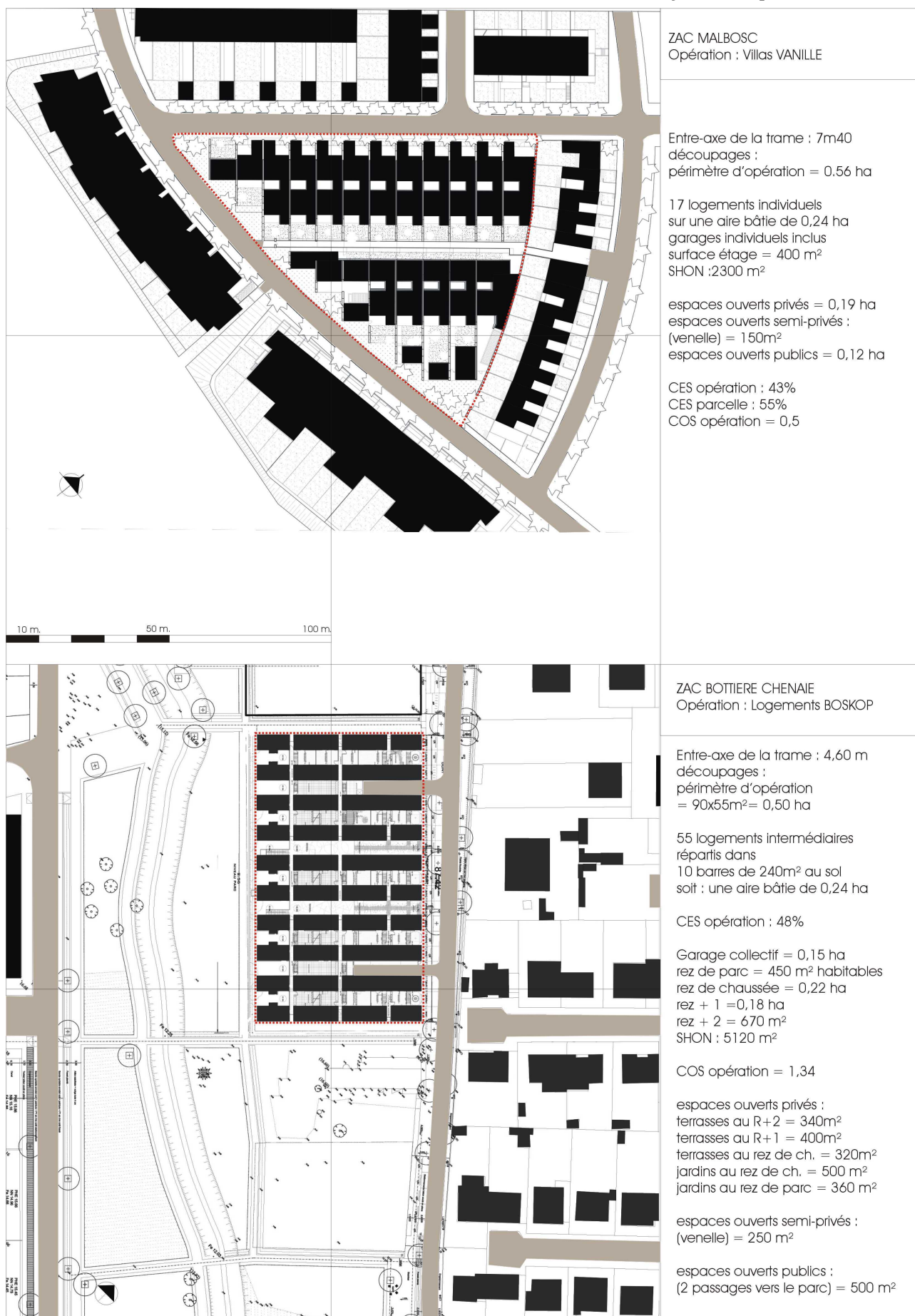
Arch. Buhler  
173 logements – 2,2 ha : 80 lgmts/ha

Arch. Lion  
450 logements – 2,5 ha : 180 lgmts/ha



ZAC Cœur de Bastide - BORDEAUX

## Porte-folio 7 – planche 3





**ZAC BOTTIERE CHENAIE**  
**Opération : Logements BOSKOP**

Entre-axe de la trame : 4,60 m

Périmètre d'opération : 90x55m<sup>2</sup>  
= 0,50 ha

55 logements intermédiaires  
répartis dans  
10 barres de 240m<sup>2</sup> au sol  
soit une aire bâtie de 0,24 ha

**CES opération : 48%**

Garage collectif = 0,15 ha  
rez de parc = 450 m<sup>2</sup> habitables  
rez de chaussée = 0,22 ha  
rez + 1 = 0,18 ha  
rez + 2 = 670 m<sup>2</sup>  
SHON : 5120 m<sup>2</sup>

**COS (brut) opération = 1,34**

espaces ouverts privés :  
terrasses au R+2 = 340m<sup>2</sup>  
terrasses au R+1 = 400m<sup>2</sup>  
terrasses au rez de ch. = 320m<sup>2</sup>  
jardins au rez de ch. = 500 m<sup>2</sup>  
jardins au rez de parc = 360 m<sup>2</sup>  
**total = 0,19 ha** – soit 38%

espaces ouverts semi-privés :  
(venelle) = 250 m<sup>2</sup>

espaces ouverts publics :  
(2 passages vers le parc) = 500 m<sup>2</sup>

**Moyenne par logement :**  
Surface habitable = 44 m<sup>2</sup>  
Espace ouvert privé = 35 m<sup>2</sup>

densité = 110 logements / ha



**ZAC MALBOSC**  
**Opération : Villas VANILLE**

Entre-axe de la trame : 7m40

périmètre d'opération  
= 0,56 ha

17 logements individuels  
garages individuels inclus

sur une aire bâtie de 0,24 ha

**CES opération : 43%**  
CES à la parcelle : 55%

Garages individuels,... = 500 m<sup>2</sup>  
Etages = 400 m<sup>2</sup> habitables  
SHON : 2300 m<sup>2</sup>

**COS (brut) opération = 0,5**

espaces ouverts :  
- privés (jardins) = **0,19 ha** - soit 34%  
- semi-privés (venelle) = 150m<sup>2</sup>  
- publics (restes) = 120 m<sup>2</sup>

**Moyenne par logement :**  
Surface habitable = 110 m<sup>2</sup>  
Espace ouvert privé = 110m<sup>2</sup>

densité = 30 logements / ha





## VOLET 2 : opérations urbaines

Récurrance : le logement individuel dense



A LILLE



A BORDEAUX

Réf : la maison ouvrière



Réf : les échoppes



## 2. Densités / Typologie de logements

Après la taille des lots, la planche 2 recense le nombre de logements qui ont été construits – ou sont prévus – sur ces surfaces. (*porte-folio 7 – planche 2*)

Deux valeurs, les plus extrêmes, se comprennent directement en fonction de la typologie des logements : l'opération d'habitat purement collectif de Lion à Bordeaux produit l'une des densités les plus élevées ; l'opération d'habitat uniquement individuel à Montpellier (Villas Vanille) produit la densité de logements la plus faible (30 lgmts/ha).

Cela, malgré les impressions inverses, d'espace aéré ou densifié, qu'elles offrent sur place :

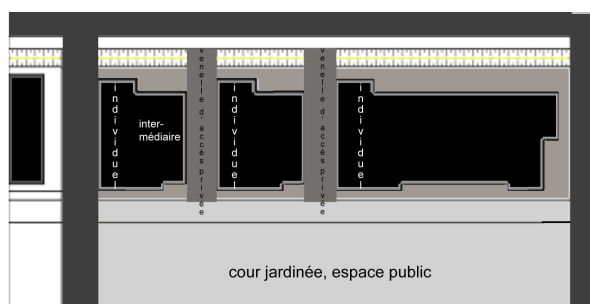


Mais si on s'intéresse plus particulièrement à tous les lots qui mixent les typologies ou qui produisent des alternatives d'habitat que l'on nomme "intermédiaires", il faut, tout d'abord, relever à nouveau qu'il y a certainement un "effet de périmètre" sur le chiffre de la densité, comme ce fut le cas à l'échelle des ZAC : plus la surface considérée est petite, plus la probabilité est grande d'avoir une densité importante (ici, de logement à l'hectare).

Et c'est bien ce qu'on observe dans le cas des très petits lots de Lille, où on atteint soit 300 logements à l'ha, soit 120 logements/ha.

En effet, cette opération alterne deux typologies majeures de logements (même si elles se déclinent ensuite plus finement) : les bandes paires sont en R+2 et comprennent des logements dits "intermédiaires" ou même, "maisons de villes" ; les bandes impaires sont en R+4 et se constituent de logements collectifs.

Mais en outre, une opération comme celle de Chappey et Chiani (dans un lot pair en R+2) se décompose encore en 3 volumes successifs, séparés par des venelles piétonnes, dont deux plots de logements "intermédiaires" (des T3 de plain-pied) et de maisons de villes (en triplex), et un plot de logements collectifs (c'est-à-dire, superposés et avec entrée commune). C'est ce qui lui donne une densité de moins de la moitié de celle d'une bande en R+4.

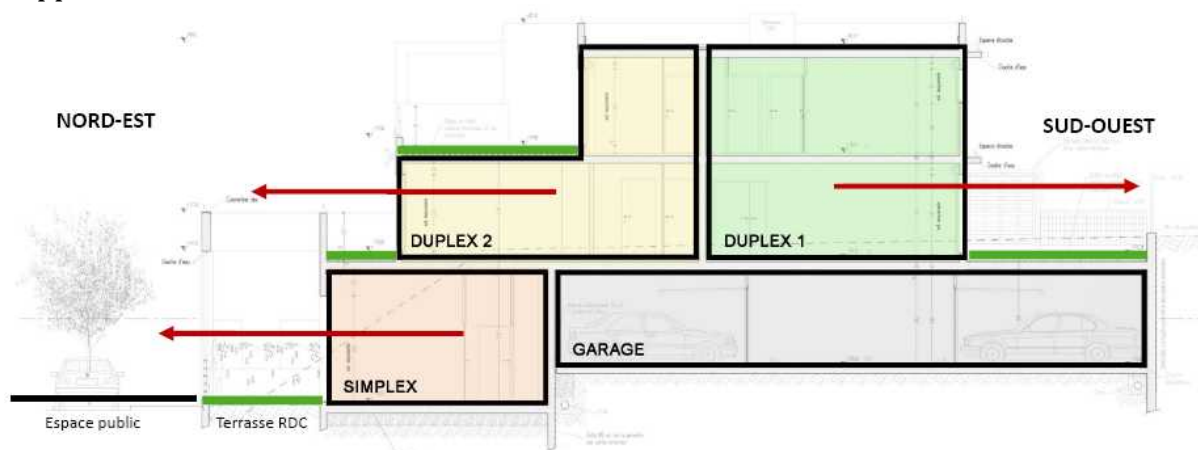




Cependant, on observe aussi que "l'effet de périmètre" peut être relativisé dès lors qu'on constate qu'une récurrence dans les types de logements relevés :

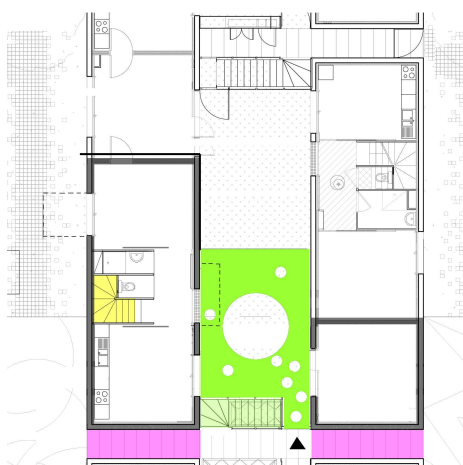
l'opération de Lebunetel, par exemple, à Montpellier, s'étend sur un terrain beaucoup plus large mais mixe de la même manière, des logements de trois typologies, et on atteint la même densité à l'hectare qu'au Bois Habité.

En effet, il décline des types de logements qui - bien que nommés "collectifs" par l'architecte - comportent des caractéristiques qui, ailleurs, pourraient leur valoir l'appellation "d'intermédiaires" :



Par exemple, une travée type de cette opération se compose de deux duplex, qui ne partagent que des mitoyens, et d'un simplex qui lui, est en superposition ; tandis que chaque logement comporte un espace extérieur.

Sur une surface assez semblable, d'un demi-hectare, l'opération de Boscop, qui semble en plan d'une extrême densité formelle – les ouvriers l'appellent la médina – atteint un nombre comparable de logements, avec en fait, une mixité de types de logements également comparable, faite d'accès individualisés, de venelles transversales, de quelques superpositions et de beaucoup d'espaces ouverts attribués au logement.





Restent deux opérations, qui ont des organisations spatiales, des typologies et des densités produites semblables, qui représentent une attitude assez couramment relevée dans l'élaboration de ces ZACs et qui offrent les densités les plus moyennes de ce panel.

L'opération de Buhler à Bordeaux, comme celle de BNR à Nantes, proposent de la maison individuelle mitoyenne, sur la grande profondeur du lot, et un ou deux bâtiments de logements collectifs, sur un petit côté qui longe un axe plus important.

Avec ce petit ajout en bordure, on peut atteindre une densité deux fois plus élevée que l'individuel, même dense comme les villas Vanille, et deux fois moindre que le pur collectif, comme les immeubles-villas (soit, entre 60 et 80 lgmts/ha).

Malgré ces principes communs et le résultat semblable, ces deux opérations se légitiment très différemment (les unes comme de "l'alternatif", à Nantes, les autres comme d'inspiration typologique locale, à Bordeaux), ce que nous étudierons au point suivant.

### **3. Les questions que pose le logement "intermédiaire"**

Le point précédent permet donc d'observer l'ampleur de la gamme d'opérations qui ne sont ni du logement collectif, ni de l'individuel et qui proposent toutes des densités qui s'échelonnent entre 60 et 120 logements/ha.

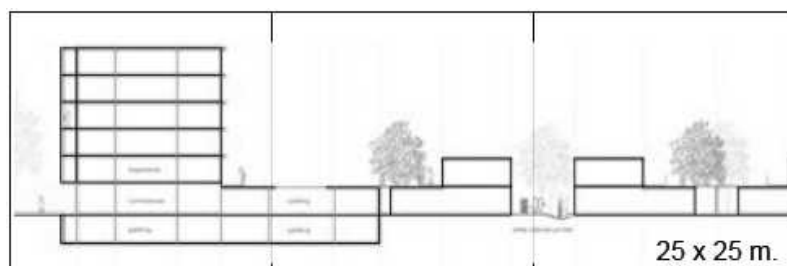
Mais on relève aussi qu'il y a différentes manières de produire cette situation "intermédiaire" : certaines opérations le sont à l'échelle de tout le lot mais pas des bâtiments, en associant dans son périmètre des typologies qui, en soi, sont ou bien individuelles, ou bien collectives ; tandis que d'autres opérations l'atteignent en travaillant au contraire des formes d'agglomération du bâti, des rapports entre logements, des rapports aux espaces ouverts, innovants.

De manière générale, cette appellation est autant prise par la maîtrise d'ouvrage (dans son souci, déjà analysé, de conjuguer densité, pour la durabilité, et espaces verts, pour les habitants) qu'employée par les architectes.

Même dans le premier cas de situation "intermédiaire" décrit ci-dessous, qui a l'avantage d'être simple à atteindre puis à s'approprier, les logements eux-mêmes sont aussi présentés le plus possible comme "intermédiaires".

Mais ces typologies intermédiaires, même semblables, peuvent se justifier sur des argumentaires très variables, voire opposés. Ainsi, pour les deux dernières opérations analysées ci-dessus, on trouve les notions suivantes :

- "*habitat alternatif*" sur le site de BNR, "*soucieux de développement durable et combinant le collectif avec l'individuel*". Ils développent en outre des principes "*simples et pourtant peu courants*" : Salons et cuisines à l'étage au niveau des toits-terrasses accessibles et végétalisés, et chambres au niveau bas organisé autour de patios.



- "*Maison de villes*" dans les documents de Buhler, connu pour s'appuyer au contraire sur une typologie traditionnelle, celle des échoppes bordelaises.

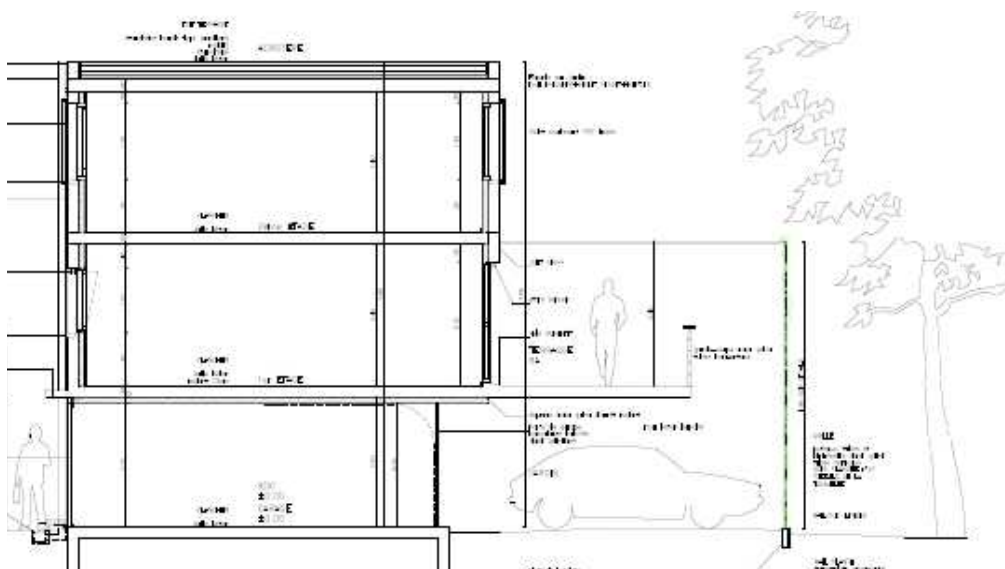
En pratique, cette inspiration s'est d'abord concrétisée dans un autre projet à Bordeaux, pour lequel l'architecte avait produit du logement de typologie étroite, insérée dans un parcellaire de chaix, aux Chartrons.

L'habitat individuel qu'il propose en Cœur de Bastide en est une autre déclinaison.

Mais peut-être parce, d'une application à l'autre, on s'éloigne du type de base, on constate en photo, tant aérienne que prise de la rue, que ces logements produisent plus un effet de "barres" modernes, que de maisons de villes : car le rythme habituellement rapide des mitoyens n'est pas visible, ni les travées qui organisent les façades des échoppes, et que les toitures sont unifiées.



A l'inverse, les principes sur lesquels s'organisent ces maisons pourraient être considérés comme tout aussi "alternatives" que ceux de BNR : le niveau du sol n'est occupé que par le stationnement couvert, l'entrée, un cellier, le jardin ; le séjour-cuisine est au premier étage, donnant sur une terrasse qui recouvre le tiers du jardin et reliée à celui-ci par un escalier.



Le logement "intermédiaire", enfin, peut se définir en creux, à partir du moment où il possède au moins une caractéristique qui ne le rend pas collectif, ou pas individuel.

En effet, les normes incendie, notamment, ne comprennent que ces deux dernières catégories, si bien qu'à un moment du projet, il faut toujours trancher entre l'une ou l'autre. Boscop par exemple avait présenté un projet que l'agence pensait de type "individuel groupé", à cause des accès individualisés ; mais les pompiers l'ont classé en collectif à cause de la "pièce en plus" de chaque logement (*cfr. plan p. 134*) qui, elle, se trouve sur - ou sous - un autre logement.

Finalement, la référence, très courante, à la notion de "maison de ville" est donc intéressante à suivre, de localité en localité, car elle peut recouvrir des caractéristiques assez différentes, et également par rapport à d'autres notions, comme "l'individuel groupé".

#### A LILLE

Réf : la maison ouvrière



#### A BORDEAUX

Réf : les échoppes



Ce qui frappe d'abord, dans les deux cas (*cfr. planche 5 porte-folio 7*) c'est qu'aucune opération visitée qui se veut d'inspiration "maison de ville" ne reproduit la même ouverture en façade avant, qui fait la familiarité des typologies de référence évoquées. Chacune frappe au contraire par une fermeture à rue importante, qui, dans les exemples récents à Lille, est essentiellement due aux garages, placés entre rue et façade.



Mais, dans le but de clarifier les notions, il serait utile de se baser sur une autre caractéristique commune aux maisons de villes (celles du Nord comme les échoppes



bordelaises ou autres), qui est de construire une différenciation très claire entre un avant d'entrée, plus ouvert et public, répondant à des récurrences collectives, et un arrière de jardin, plus clos et privé, où peuvent s'exprimer les appropriations individuelles.

En ce sens, la plupart des opérations visitées sont certes de l'habitat individuel groupé, voire mitoyen, mais n'offrent pas la clarté de lecture avant/arrière de la typologie de base "maison de ville".

Les conséquences de cette simple observation sont nombreuses : des façades très opaques, pour la privacité ; des jardins qui se retrouvent à l'avant, sur une voirie, sur un espace dégagé, ou bien qui se clôturent très haut ; des entrées difficiles à trouver, etc. ces formes "d'habitat groupé", si elles créent une densité économisant le territoire, ne favorisent pas pour autant l'aménité de la rue et la "ville passante".



Entrées, coté "public" du logement ?



Arrières, coté "privé" du logement ?



Arrières ou avants ?

### - L'association des échelles d'analyses

Une observation méthodologique importante dans l'appréhension des formes urbaines ressort de l'ensemble de ce travail mais avant tout, de la dernière partie ci-dessus : c'est la nécessité d'associer plusieurs échelles d'analyse pour pouvoir les approcher et les caractériser.

Des opérations urbaines considérées à l'échelle des lots qui divisent une ZAC peuvent offrir des densités moyennes semblables, des typologies "intermédiaires" semblables quels que soient leur mode d'implantation dans le contexte du projet urbain, leur situation par rapport à la ville et même la latitude de celle-ci.

A l'échelle suivante, les formes d'organisation de la ZAC peuvent elles-aussi re-niveler des opérations localement un peu denses (comme les immeubles-villas dans la Bastide ou les logements collectifs qui constituent systématiquement les ZACs montpelliéraines) en leur associant "un grand vide" qui produit encore des densités "intermédiaires" à l'échelle de l'opération.

Enfin, les opérations devant toutes répondre à des exigences semblables et proposer une autonomie de services de proximité, ces morceaux de villes "intermédiaires" s'alignent successivement, sans hiérarchie et les liens entre eux sont difficiles à concevoir.

A l'inverse, au Bois Habité par exemple, l'association de lots particulièrement denses à une organisation de ZAC qui ne cherche pas à les contrebalancer par un grand parc à côté, qui fait le pari que le lieu "aéré" est le même que celui où on habite, qui table sur des articulations assumées avec l'existant, comme les grands gabarits sur le boulevard et orientés vers lui, tout cela rend l'opération spécifique et donc plus probablement appropriée au lieu qu'elle investit, parce qu'elle est insérée dans un système urbain qui la dépasse.

Mais l'association d'échelles permet d'aller plus loin que ces observations, en montrant le rôle des formes elles-mêmes dans l'appréhension de ces opérations, et l'importance de regarder non seulement spatialement mais aussi en séries, par comparaison, pour saisir des caractéristiques non quantifiables.

Ainsi, l'opération de Boscop par exemple présente une incontestable densité apparente : elle se perçoit particulièrement par rapport au contexte, puisqu'elle fait face au grand espace dégagé qu'est le mail, c'est aussi grâce à ce contexte qu'elle s'argumente (on "serre" les logements pour dégager un espace collectif).

Mais elle exprime aussi une *volonté* de densité visuelle par les formes choisies, des barres qui se succèdent rapidement sur une trame serrée, ce qui mène à penser que la densité devient aussi une forme esthétique prisée.

Ces remarques sont d'autant plus marquantes que la densité réelle de l'opération, en logements à l'hectare, est en fait dans la moyenne basse du panel analysé.

La mise en série des opérations permet aussi de relever des récurrentes et par là, de relativiser certaines causalités, ainsi des coefficients d'emprise au sol, par exemple, qui sont presque identiques dans les opérations de Boscop, des villas Vanille ou de Chappey

et Chiani à Lille (autour de 50% de surface bâtie) – traduisent en fait une similitude de typologie d'organisation du bâti, donc de forme urbaine, et pas du tout leurs densités, qui sont très opposées.

Ensuite, le niveau supérieur d'analyse, celui des quartiers urbains ou nouveaux sous formes de ZAC a montré qu'il requiert également l'association des échelles emboîtées et ce, vers les deux extrêmes et dans les deux cas, pour comprendre le degré de lien ou d'autonomie des parties avec le tout :

- à quel point une opération dans un lot est transférable d'une ZAC à l'autre (rappelons par exemple les similitudes entre celles de Bulher à Bordeaux et BNR à Nantes) ;
- ou à quel point des opérations très semblables entre elles (Lebunetel à Montpellier et Chappey à Lille) doivent en fait jouer des rôles opposés dans leur ZAC respectives : se différencier des autres pour produire de la diversité (à Malbosc) ou au contraire, entrer dans un canevas commun (Le Bois Habité).
- mais aussi, dans le rapport entre ZAC et villes, quand une autonomie fonctionnelle relative est prévue à l'intérieur du périmètre de ce type d'opération urbaine (un peu de commerces, un peu de sport, un peu d'écoles, un peu de loisirs, beaucoup de logements) à quel point les articulations entre opérations similaires ou avec le reste de la ville étaient lâches, ou malaisées voire parfois non souhaitées.

Ce regard-là a mis en évidence deux observations :

Une tendance à produire de "l'intermédiaire", à plusieurs échelles :

- les architectes recherchent des typologies d'habitat qui puissent être nommées ainsi, parce qu'elles sont porteuses pour la maîtrise d'ouvrage (cfr. plus bas), mais sans doute, surtout, parce qu'elles demandent de l'innovation ;
- à l'échelle d'une ZAC, on associe suffisamment d'opérations différentes pour obtenir un niveau "intermédiaire" de densités à l'hectare ; ou on compense du logements collectifs par un grand espace ouvert, ainsi les moyennes mesurées à l'échelle des ZAC sont toujours semblables et... moyennes ;
- à l'échelle de l'agglomération, l'un des deux enjeux de base que nous avons identifié (avec "la maîtrise" de la forme) est celui de "l'équilibre" du développement de chacune de ses parties.

La deuxième tendance est à l'autonomie des parties. Travailler par parties autonomes a certainement des raisons d'efficacité mais rechercher l'autonomie fonctionnelle de chaque partie est aller un pas plus loin. Et ce qui est sans doute une facilité de conception et d'organisation mène alors à une question importante : celle de savoir ce qui fait l'urbanité de ces interventions, ce qui fait la forme "urbaine" et le projet "urbain".

### **- La qualité de ce qui fait "l'urbain"**

Plus globalement, nous avons identifié dans ce travail plusieurs catégories d'opérations urbaines visant à traduire spatialement les stratégies de mise en forme des métropoles, qui associaient étroitement la situation de l'opération dans l'agglomération avec l'objectif d'échelle métropolitaine affiché.

Si les analyses qui ont suivies et les réflexions conclusives développées ici se sont basées en fait sur l'une de ces catégories, c'est qu'elles posaient en fait le plus de questions au regard sur les "formes urbaines" et aux projets urbains qui les produisent.



En effet :

1) le premier type d'opérations relevées s'inscrivent dans le processus appelé renouvellement urbain (et à ce titre, elles se déclinent encore en plusieurs sous-catégories, selon le "substrat" auquel elles s'appliquent ; grands ensembles, friches ou centres historiques). Ce faisant, elles visent des quartiers spécifiques bien circonscrits et en cherchant à produire "la ville sur la ville", la question de ce qu'est la ville se pose moins parce que la réponse est déjà très définie voire contrainte par les lieux.

2) un deuxième type d'opérations relevées concerne la (re)-structuration de la ville à l'échelle d'une plus large agglomération (processus dit de métropolisation). L'analyse des documents de grande échelle dans la deuxième partie (SCoT et schémas directeurs) a montré que dans ce cas, l'idée de ville se traduisait par la concrétisation de deux enjeux : celui de "maîtrise" de l'extension et celui de l'équilibre des parties.

Si le premier enjeu avait forcément une dimension spatiale (et il fait l'objet de la dernière catégorie de projets que nous avons plus développé), l'enjeu de produire une armature urbaine équilibrée pouvait se diviser encore en deux sous-catégories, qui toutes deux impliquaient une vision de l'agglomération par polarités :

- soit en visant à dynamiser le rayonnement métropolitain par de nouvelles fonctions concurrentielles spécifiques (Odysséum), et l'endroit où elles s'implantent sera forcément un pôle,
- soit par un développement de la centralité existante (Ile de Nantes), et la nature des fonctions qui s'y implantent importera moins que leur localisation.

3) enfin, nous nous sommes donc basés sur l'existence d'une importante production d'opérations d'extension de la ville, sous la forme de ZAC, pour développer les analyses de formes urbaines, parce qu'elles posent directement la question de la ville contemporaine dans sa spatialité, sachant que ces opérations visent toutes à des valeurs d'exemplarité durable, recherche une "urbanité" nouvelle et se composent d'innovations immobilières. (Elles ont été relevés avec une certaine constance entre 4 et 8 km des centres existants et en lien avec une ligne de transports en commun) ;

Ainsi, une première récurrence dans le souci de faire "urbain", concerne bien entendu la densité bâtie, mais toujours associée à des espaces verts conséquents (même dans la manière de nommer ces ZACs : Bois Habité, "ville coté nature", "éco-quartier", etc.). Cela peut prendre des configurations différentes : alternance de bandes bâties et non bâties à la Bastide (Bordeaux) ; habitat très dense bordant un parc en longueur à Bottière-Chenaie (Nantes) ; schéma courant à Montpellier de centralités emboîtées, le bâti sur les bords de l'opération s'ouvrant vers un espace public intérieur, et chaque bloc de bâti étant lui-même encore organisé autour d'une petite centralité (que ce soit les îlots de Krier, ceux du quartier Jacques Cœur ou les îles de Portzamparc).

On donne ainsi l'image de faire du logement dense tout en offrant aux habitants l'image de grands parcs mais à l'échelle de la ZAC, d'un côté, les coefficients d'emprise au sol (souvent entre 0,20 et 0,40) sont très inférieurs à ceux de la ville constituée et de l'autre, le nombre de logements à l'hectare<sup>39</sup> n'est pas bien plus élevé que dans l'ancien pavillonnaire (30 logements/ha en moyenne, pour 42 logements/ha à Bottière Chenaie).

<sup>39</sup> Même en enlevant les autres fonctions, commerces, équipement.

On retrouve donc aussi à cette échelle globale de la ZAC, la tendance à produire de "l'intermédiaire" relevée ci-dessus, et donc une uniformisation des opérations dans la ville. Il faut peut-être souligner ici qu'une des caractéristiques de ce qui fait "urbain" est aussi dans les dynamiques qu'il engendre et celles-là sont issues des nuances, des écarts des hiérarchies : c'est la différence de potentiel qui crée les flux, le courant.

L'organisation interne qui structure ensuite ces ZACs présentées comme des "morceaux de ville", se base visiblement peu sur la rue traditionnelle mais encore souvent sur les principes modernistes de séparation des réseaux avec les voitures repoussées en bordure de l'opération pour donner l'espace public intérieur (déjà mentionné, parc, coulée verte, place, bassin) aux piétons. La conséquence sur les boulevards qui bordent la ZAC, est que le bâti s'oriente majoritairement de l'autre côté, n'en suit pas toujours l'alignement et y offre surtout entrées de parking et de service (un grand renfort de mobilier "urbain" sera nécessaire pour leur valoir l'appellation de boulevard "urbain") ; la lisibilité des espaces qui en résulte est faible, la question des entrées se pose fréquemment (pour les bâtiments, pour l'espace interne et pour la ZAC elle-même), et l'appropriation privée d'un éventuel intérieur d'îlot n'est pas possible.

En terme de découpages, une survalorisation des limites de l'opération dans la perception des formes, découle du fait que chacune à sa propre logique interne (son centre, son entrée, son parc, etc.). Même à Bottière Chenaie, pourtant bardée de parcours existants, les liens ne sont pas fait avec des impasses dans les quartiers existants, qui lui tourne le dos ; et une opération comme Malbosc pourrait en fait assez facilement, si nécessaire, devenir un condominium avec une seule entrée, contrôlée.

Enfin, même quand on s'efforce aujourd'hui de découper un parcellaire, ce sont trop souvent de simples lots : on n'y a pas envisagé le renouvellement futur de la ville par parties, et on n'a pas tenté d'attribuer aux concepteurs, comme Berlage le faisait<sup>40</sup>, non pas un bloc ou un îlot (cohérence d'objet), mais par exemple les deux côtés d'une rue (cohérence de l'espace public).

### **-. La "forme urbaine" : quelle échelle de projet ?**

Finalement, il faut encore remarquer que nous avons dû opérer dans ce travail un saut d'échelle assez important, entre celle des SCOT et celles des ZACs (ou quartiers). Si cela est certainement causé par notre choix de s'en tenir à un certain type d'opérations, celui-ci reflète peut-être, quant à lui, une absence d'échelle opératoire pour le projet entre les deux ou encore, la difficulté de concevoir la forme spatiale à une échelle intermédiaire, celle justement qu'on pourrait nommer "urbaine" : ni l'organisation globalisante de l'agglomération comme un tout, ni le dessin intégral dans un périmètre délimité le plus possible vacant et d'un seul tenant, mais le projet dans un tissu "à trous".

Ainsi, la question qui se pose finalement n'est pas tant celle de l'échelle d'analyse des formes urbaines – puisque des outils simples permettent d'en rendre compte, d'identifier des spécificités et de relever quelques écarts flagrants avec les discours - mais plutôt celle de l'échelle du projet des formes urbaines : à quelle échelle penser la complémentarité

---

<sup>40</sup> Voir la répartition des architectes sur le plan de l'extension d'Amsterdam Sud, in : PANERAI Ph. *et al.*, De l'îlot à la barre, Marseille, éd. Parenthèses, 1997, p.102.

(logements/parc par exemple), la spécificité (taille des zones d'activités) ou enfin, l'identité d'une ville ?

Car il ressort des observations que les cohérences de projet, d'usages ou même de figure spatiale, existent à chaque échelle (celle de l'architecte à l'échelle de son lot, celle de la ZAC, celle de l'agglomération) et même qu'elles s'emboîtent assez bien, mais il semble manquer par contre des outils pour créer la cohérence entre mêmes niveaux adjacents : que ce soit des ZACs juxtaposées qui se tournent le dos ou, à l'autre extrême, la multipolarité revendiquée, mais toujours hiérarchisée.

Ainsi, la ville est-elle bien pensée "en arbre"<sup>41</sup>, que ce soit à travers ces documents (eux-mêmes juridiquement hiérarchisés) ou dans la structure interne de certaines ZACs qui emboîtent des centralités gigognes dans chacune de leurs parties ; et c'est bien ainsi également qu'est organisé le processus de sa mise en forme.

N'est-ce pas alors ce mode de lire et de faire la ville qui induit lui-même, par définition, la métropolisation des grandes villes, tandis qu'il rendrait difficile par contre de penser d'autres situations comme l'urbanisation dispersée, le polycentrisme, ou même, le "tissu urbain" non comme forme mais comme lien entre les projets et leurs échelles.

---

<sup>41</sup> Cfr la critique déjà ancienne de la ville sectorisée hiérarchiquement dans : ALEXANDER Christopher, "la ville n'est pas un arbre", AMC n°1, nov. 1967, pp.3-11.

## IV. REFERENCES

---

### 1. - TRAVAUX COMPARATIFS CONSULTÉS

Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, *Densité et formes urbaines dans l'agglomération bordelaise*, Complex'cité n°1, janvier 2002.

Agence d'urbanisme de la Région Nantaise, *Quartiers de villes, quartiers de vies. Habitat et Formes urbaines*, Nantes : AURAN, 2005.

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, *Densité et formes urbaines dans la métropole marseillaise*, Marseille : AGAM, 2005.

Agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire Toulouse Aire urbaine, *Formes et Densités*, Toulouse : AUAT, 2004.

Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, *Quels liens entre la diversité des types d'habitat, la densité d'une opération et la qualité urbaine ?* Rennes : AUDIAR, 2004 (5 fiches A3).

APUR, *densités vécues et formes urbaines : étude de 4 quartiers parisiens*, Paris : APUR, 2003.

AUZELLE Robert, *Encyclopédie de l'urbanisme*, Paris : V. Fréal, 1947-1967, 8 vols.

CLEMENT Pierre, GUTH Sabine, "les avatars d'un rapport densité / formes urbaines à Paris", Les cahiers de l'IPRAUS, éditions Recherche/Ipraus, 1998, pp. 125-146.

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), *Atlas des aires urbaines de la fédération nationale des Agences d'urbanisme*, Paris : FNAU, 2001.- 72 p.

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), *Habitat formes urbaines, densités comparées et tendance d'évolution en France*, octobre 2006.

Institut d'Aménagement urbain de la Région Ile de France, *Référentiel de densités et de formes urbaines*, IAURIF, 1995.

LEVEILLE Alain, *Atlas du territoire genevois. Permanences et modifications cadastrales aux 19e et 20e siècles*, Genève : Département des Travaux Publics du canton de Genève, 1993-1999, 4 vol.

PINOL Jean-Luc (dir.), *Atlas historique des villes de France*, Paris : Hachette, 1996, 318p.

### 2.1 - RÉFÉRENCES THÉMATIQUES : URBANISATION DISPERSÉE ET ÉTALEMENT URBAIN

BARATTUCCI Chiara, *Urbanisations dispersées. Interprétations/Actions. France et Italie 1950-2000*, Rennes : Presses Universitaires, 2006, 316 p.

BAUER Gérard, ROUX Jean-Michel, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris : Seuil, 1976, 190p.

BOERI Stefano, LANZANI Arturo, MARINI Edoardo, *Il territorio que cambia. Ambienti, paesaggi e imagini della regione milanese*, Milano : Segesta, 1993, 270p.

- CAMAGNI Roberto, BOSCACCI Flavio (dir.), *Tra città e campagna : periurbanizzazione e politiche territoriali*, Bologna : il Mulino, 1994, 467p.
- CASTEL Jean Charles, "Étalement urbain : les termes du débat. Première partie : une tendance nationale, des différences régionales ; 2e partie : paysage social, économie et écologie : 4 façons d'aborder le débat", *Techi.cités*, n°60, déc. 2003, p.18-24
- DE GEYTER Xaveer Architects, *After Sprawl. Research for the contemporary city*, Rotterdam : NAI Publishers / Antwerpen : deSingel International Art Center, 2002, 255p.
- EIZAGUIRRE G. Xabier, *La construcción del territorio disperso. Talleres de reflexión sobre la forma difusa*, Barcelona : Universitat Politècnica de Catalunya, 2001, 227p.
- ENAUULT Cyril, "La dilution: note méthodologique pour l'analyse de l'étalement urbain", *L'Espace Géographique* n°3, 2004, pp.241-255.
- GARREAU Joel, *Edge city, life in the new frontier*, New York : Doubleday, 1991, 548p.
- GUENGANT Alain, *Les coûts de la croissance périurbaine. l'exemple de l'agglomération rennaise*, Paris : éd. de l'A.D.E.F., 1992, 155 p.
- INDOVINA Francesco (dir.), *La città diffusa*, Venezia : Istituto Universitario di Architettura, Dipartimento di analisi economica e sociale del territorio, 1990, 227p.
- KOOLHAAS Rem, "Generic City", in : S.M.L.XL, Rotterdam : 010 Publishers, 1995, pp. 1238-1267.
- LANZANI Arturo, *I paesaggi italiani*, Roma : Meltemi, 2003, 479p.
- LE JEANNIC Thomas, "30 ans de péri-urbanisation : extension et dilution des villes", *Economie et Statistique* n°307, 1997, pp.21-41.
- METZGER Pascale, LAJOIE Gilles, Densification et extensions urbaines, *Etudes Foncières*, n°105, sept 2003, p.28-33.
- SIEVERTS Thomas, *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Basel : Birkhäuser, 1999, 191p.
- SOJA Edward, "Sprawl is no longer what it used to be", in : Ghent Urban Studies Team, *Post Ex Sub Dis Urban Fragmentations and constructions*, Rotterdam : 010 Publishers, 2002, p.76-88.
- SOJA Edward, *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford : Blackwell, 2000, 440p.
- TAVERNE Ed, "Randstad Holland, horizons d'une ville diffuse", *Le Visiteur* n°6, 2000, pp.82-111.

## 2.2 RÉFÉRENCES THÉMATIQUES : LA MOBILITÉ ET LA FORME URBAINE

- CETE Nord – Picardie, Conférence permanente intercommunale transfrontalière (COPIT), Bureau d'études TRITEL, *Mobilité et accessibilité : les politiques des trois régions*, Cahiers de l'Atelier transfrontalier n°6, Lille : Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole , 2001, 68p.
- DEMORGON M., *Routes et centralités routières*, LADRHAUS/Plan construction et architecture, METT, Paris, 1991.

- DUPUY G., *Les territoires de l'automobile*, Paris; ed. Anthropos Economica, 1995.
- DUPUY G., *Urbanisme des réseaux. Théories et Méthodes*, Paris : Armand Colin, 1991, 198p.
- FOUCHIER V., "Etalement urbain et mobilité", *Etudes foncières* n°100, nov. 2002
- GRILLET-AUBERT A. et GUTH S. (dirs.), *Déplacements: territoires en mutation*. Editions Recherches/Ipraus, collection Questionnement, 2005, 255p
- GRILLET-AUBERT A. et GUTH S., *Transport et architecture du territoire : recherche état des lieux et perspectives*, éditions Recherches/Ipraus, 2003, 155p.
- KAUFMANN V., GUIDEZ J-M., JEMELIN C., *Automobiles et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, Paris : La Documentation Française, 2001, 167p.
- KAUFMANN V., *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2000, 252p.
- LAMBERT M., *Les voies ferrées et les gares dans les villes. 1ère partie - Avignon*, AHICF/IPRAUS- développement, 1992 ; *2ème partie - Nîmes*, AHICF/IPRAUS- développement, 1994.
- LASSUS B., LEYRIT C. (dirs.), *Autoroutes et paysages*, Paris : Editions du Demi Cercle, 1994, 195p.
- PRELORENZO C. et ROULLARD D., *Mobilité et esthétique : deux dimensions des infrastructures territoriales*, Editions l'Harmattan, Paris, 2001.
- PRELORENZO C., *Infrastructures, villes et territoires*, Paris : L'Harmattan, 2000, 279p.
- WACHTER Serge, *Trafics en ville* , éditions Recherche, 11/2004
- WERQUIN A C. et DEMANGEON A. (Atelier Thalès), *Boulevards, rondas, parkways ..., des concepts de voies urbaines*, Certu, Lyon, 2000
- WIEL M., *Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine*, Brest : ADEUP'a, 1997.
- WIEL M., *La transition urbaine*, Liège : Mardaga, Architecture + Recherches, 1999.
- WIEL M., *Ville et automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2002.

### 2.3. – RÉFÉRENCES THÉMATIQUES : LES DENSITÉS URBAINES ET DE LOGEMENTS

- Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, *Recherche d'outils pour la maîtrise de l'étalement urbain dans l'agglomération bordelaise*. Rapport d'étape, Bordeaux : Aurba, 2001.- 63 p.
- Atelier Parisien d'Urbanisme, *La densité, un bon outil pour connaître Paris ?* Paris, Apur, 2002.- 4 p.
- Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, *Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne Bassens – Cenon – Lormont – Floirac. Diversifier l'offre résidentielle dans le cadre du programme de renouvellement urbain : un guide de programmation.*, Bordeaux, Aurba, 2003.- 70 p.



Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, *Maisons en ville : histoire d'un projet, du concours à la réalisation. Premiers enseignements*, Lille, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 2004.

*L'habitat intermédiaire*, Agence d'urbanisme de Strasbourg (ADEUS), 12/2004, 52p.

Pierre BELLI-RIZ et al., "La mesure urbaine de la maison individuelle", *Etudes Foncières* de sept. 2003, 26p.

IAURIF, Note sur l'occupation du sol. Appréhender la densité : les indicateurs de densité, juin 2005, n°383, 4p.

CHARMES Eric, "Densifier les banlieues", *Etudes Foncières* n°99, sept 2003, p.32-35.

### 3.1 RÉFÉRENCES MÉTHODOLOGIQUES : LA CARTOGRAPHIE

BRUNET Roger, *La Carte, mode d'emploi*, Paris : Fayard, 1987, 269p.

JACOB Christian, *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris : Albin Michel, 1992, 537p.

MALFROY Sylvain, *Penser et représenter la ville*, Lausanne : E.P.F.L., 2000, 369p.

MONMONIER Mark Stephen, *Comment faire mentir les cartes ou du mauvais usage de la géographie*, Paris : Flammarion, 1993, 232p.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, LE GLEAU Jean-Pierre, "Villes d'Europe : à chaque pays sa définition", *Economie et Statistique* n°294-295, 1996, pp.9-23.

ROULEAU Bernard, *Méthodes de la cartographie*, Paris : Presses du C.N.R.S., 1991, 213p.

SODESTROM Ola, *Des images pour agir, le visuel en urbanisme*, Lausanne ; éd. Payot, 2000, 139p.

### 3. 2 RÉFÉRENCES MÉTHODOLOGIQUES : ÉCHELLE GÉOGRAPHIQUE

BRUNET Roger, *Les villes "européennes"*, Paris : DATAR, 1989, 79p.

LEVY Jacques, *Europe. Une géographie*, Paris : Hachette (coll. "Carré Géographie"), 1997, 287p.

LEVY Jacques, LUSSAULT Michel (dirs.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 2003, 1033p.

MORICONI-EBRARD François, *Géopolis : pour comparer les villes du monde*, Paris : Anthropos-Economica, 1994, 246p.

PUMAIN Denise, ROBIC Marie-Claire, "réseaux urbains : des mots aux choses", *Urbanisme* n°304, janv.-fév. 1999, pp.72-75.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse, CATTAN Nadine, ROZENBLAT Céline, *Le Système des Villes européennes*, Paris : Anthropos, 1994, 201p.

RONCAYOLO Marcel, *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1996, 507p.

SECCHI Bernardo, "Villes moyennes et nouvelles formes de métropoles européennes", *Urbanisme* n°346, janv.-fév. 2006, pp.86-91.

### 3.3 RÉFÉRENCES MÉTHODOLOGIQUES : LES FORMES URBAINES

ALLAIN R., *Morphologie urbaine, géographie, aménagement et architecture de la ville*, A. Colin, 2004.

AUZELLE R., *Encyclopédie de l'urbanisme*, Paris : V. Fréal, 1947-1967, 8 vols.

BENEVOLO L., *Storia della città*, Laterza, Roma-Bari, 1975.

CONZEN M.R.G., *Alnwick, Northumberland: a study in town, Plan. Analysis*, London Institute of British Geographers, Publication n°27, 1960

DEMATTEIS Giuseppe, "Représentations spatiales de l'urbanisation européenne", in : Arnaldo Bagnasco et Patrick Le Galès (dirs.), *Villes en Europe*, Paris : La Découverte, 1997.

DEMORGON M., DEPAULE J-C, PANERAI P., *Éléments d'analyses urbaines*, Bruxelles, A.A.M., 1980, 194p.

FORTIER B., *La métropole imaginaire, un atlas de Paris*, éd. Mardaga, Liège 1989.

GRILLET-AUBERT Anne, "De la typo-morphologie à la ville diffuse", *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine* n°11, 2002, pp.63-75.

GULGONEN A., LAISNEY F., *Morphologie urbaine et typologie architecturale*, IERAU/CORDA, 1977.

MALFROY S., CANIGGIA G., *L'approche morphologique de la ville et du territoire*, Zurich, 1986.

MANGIN D., *La ville franchisée*, Paris, Ed. de la Villette, 2004.

MURATORI S., Studi per una operante storia urbana di Venezia. I: Quadro generale dalle origini agli sviluppi attuali, in '*Palladio*', n. 3-4, 1959; réed. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1960.

PANERAI P., CASTEX J., DEPAULE JC, *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, éd. Dunod, 1977, 230p.

PANERAI P., LANGE J., *Formes urbaines tissus urbains, essai de bibliographie raisonnée : 1940-2000*, Editions de la DGUHC, METL, Paris, 2001, 92p.

PINOL J-L. (dir.), *Atlas historique des villes de France*, Paris : Hachette, 1996, 318p.

PINON P., *Composition urbaine, 1 - Repères*, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Service Technique de l'urbanisme et des Transports, MELT, 1992..

ROULEAU B., *Le tracé des rues de Paris. Histoire d'un espace urbain*, Paris, C.N.R.S., 1965.

SECCHI B., *La città del ventesimo secolo*, Roma / Bari : Laterza, 2005

SECCHI Bernardo, *Prima lezione di urbanistica*, Roma / Bari : Laterza, 2000, 200p.

SOLA-MORALES Manuel de, *Las formas del crecimiento urbano*, Barcelona : Universitat Politècnica de Catalunya, 1997, 196p.

TOSI Maria Chiara, MUNARIN Stefano, *Tracce di città, esplorazioni di un territorio abitato : l'area veneta*, Milano : éd. Franco Angeli, 2001, 221p.  
VIGANO P., *La città elementare*, Skira, Milano, 2000.

### A- QUESTIONNAIRE – 1<sup>ER</sup> ÉCHANGE

VILLE :

---

#### **Volet 1 : les villes**

##### 1.1. Notions d'agglomération

Avez-vous repéré quelles notions sont utilisées pour désigner l'entièreté de l'urbanisation ? Correspondent-ils ou non à des acteurs spécifiques ? à des contextes de projet spécifiques ?

##### 1.2. Sources :

- de quels éléments disposez-vous à l'échelle totale de l'agglomération concernant l'étendue de l'urbanisation, les réseaux, les découpages administratifs ?
- Quels documents pensez-vous être disponibles à quel endroit ?
- quelles personnes puis-je contacter de votre part ?

## **Volet 2 : les opérations urbaines**

### 2.1. Sélection des opérations

Parmi les opérations que vous analysez, pouvez-vous identifier celles qui s'inscrivent dans les grandes problématiques suivantes (ou qui y contribuent partiellement) :

Thématique principale	Opérations	Thématiques secondaires éventuelles	Références dans les rapports semestriels
La ville sur la ville (résidentialisation, redécoupages, densification...)			
L'extension de la ville avec volonté urbaine explicite (densité, mixité, accessibilité)			
La structuration de la ville (nouvelles polarités, pgm internationaux, opérations stratégiques)			

Suggestions : Y a-t-il une opération que vous recommandez particulièrement ? Pourquoi ?

### 2.2. Sources :

- Pouvez-vous joindre la liste des documents graphiques dont vous disposez pour ces opérations ?
- Quels type de documents pensez-vous être disponibles à quel endroit ?
- quelles personnes puis-je contacter de votre part ?

### B- SYNTHÈSE DES ENTRETIENS :

#### COMMENT LES OPÉRATIONS URBAINES S'INSCRIVENT DANS CES STRATÉGIES ?

---

##### **1. ÉQUIPE DE MONTPELLIER**

Anne Sistel, par téléphone, le 22 mars 2007

04 67 72 53 58 – 06 63 05 53 58

##### Présentation

Les 3 équipes qui forment la recherche POPSU locale et les 3 thématiques (gouvernance, aménagement et formes urbaines). Présentation des 6 projets ...

Propositions d'études de cas pour les thématiques :

##### Axe 1 : La ville sur la ville

- La Paillade : opération modèle il y a 10 ans. Il y a eu la réhabilitation, cage d'escalier par cage d'escalier, il y a eu la concertation. Aujourd'hui, le renouvellement façon Borloo : mais "on déroule du grillage sécuritaire"...

A étudier : l'évolution des pratiques, l'évolution des transformations physiques des grands ensembles ? Difficile d'être à la fois comparatif dans l'espace (les 7 villes) et en plus, dans le temps. Problème de la taille de l'opération : choisir un secteur ? voir avec les autres études de cas.

##### Axe 2 : Extension de la ville

- de Polygone à Odysseum et Port Marianne, de Bofill, Krier, à Portzamparc : le discours est d'étendre la centralité, avec un souhait de mixité des fonctions.

Continuité ? Aujourd'hui on a franchi le fleuve et l'autoroute. Fonctions : zones résidentielles, commerciales et ludiques, qui font penser à Val d'Europe (Disney).

Exemple des Jardins de la Lironde (Portzamparc) : très peu "urbain". Des plots surélevés dans un parc, garages au rez-de-chaussée, pas d'évolutivité ?

- Autre possibilité évoquée, une ZAC en périphérie : nouveaux "villages" (exemple : Malbosc) de type 2000 logements.

##### ● Remarque : le découpage des ZAC par les voiries

- Critique : cela crée des enclaves non partagées, cernées par des routes et non des rues ; distribuées par des centralités intérieures, purement piétonne. Chaque ZAC fonctionne sur elle-même.

- Remarque BG : même à l'intérieur d'une ZAC, pratique courante de l'attribution aux architectes de terrain par "îlot", contrairement à d'autres pratiques notamment aux Pays-Bas : découpages des périmètres d'architecte par rue, par place... ainsi, la cohérence spatiale se fait autour des vides (espaces publics de la ville) et non par les pleins : perception encore par blocs, objets, du mouvement moderne.

##### Axe 3 : structuration de la ville

● question de la centralité qui s'étend (point précédent)



Paradoxe ? Le "centre" n'en finit pas de s'étendre tandis que les "quartiers" n'en finissent pas de se recomposer sur eux-mêmes.

● question des déplacements : le tramway

Deux manières de l'appréhender cohabitent, qu'on peut attribuer aux professions d'ingénieur et d'architecte : les premiers fonctionnent dans une vision "tram-train" avec des priorités à la vitesse, à la sécurité, à la technique; les seconds fonctionnent dans une vision de tramway urbain, avec une priorité à la desserte, à l'espace public, au vecteur de sociabilité. Les deux s'opposent globalement puisque la sécurité et la vitesse impliquent de minimiser les interactions avec le reste de l'espace public. Le tramway est-il localement une rupture ou un lien ? Quels sont les traces de cela dans le paysage urbain ?

Sources :

Pour le SCOT : M. Rossignol, service technique de l'agglomération.

Voir en particulier scénario "au fil de l'eau".

Documents de l'équipe : les plaquettes, avec des plans masses, quelques fonds de plan.

Voir plutôt la SEM de l'agglo. que l'agence d'urba.

## **2. EQUIPE DE LYON**

● Volet 1 : Réponses au questionnaire par Paul Boino

+ article : BOINO Paul, "Le Territoire comme facteur de Métropolisation" in Motte A. (dir.), *Les agglomérations françaises face au défi métropolitain*, Paris, Editions Economica Anthropos, 2007.

1.1. Notions d'agglomération
<i>Du point de vue des praticiens, le terme d'agglomération lyonnaise est le plus souvent associé au périmètre de la communauté urbaine voire à celui du SCOT de Lyon (qui n'en sont du point de vue de l'INSEE- définition Unité urbaine – que le cœur). Une autre échelle est également utilisée par ces mêmes praticiens, celle de région métropolitaine, ou encore d'aire métropolitaine. Elle renvoie grosso modo au périmètre de l'association Région Urbaine de Lyon, en soit les aires urbaines de Lyon, Saint-Étienne, Villefranche, Ambérieux, Bourgoin et Vienne.</i>
1.2. Sources :
- de quels éléments disposez-vous à l'échelle totale de l'agglomération concernant l'étendue de l'urbanisation, les réseaux, les découpages administratifs ?
<i>Cartes issues des définitions INSEE des AU et UU Cartes des EPCI-FP et des SCOT Tache Urbaine (voire les agences d'urbanisme)</i>
- Quels documents pensez-vous être disponibles à quel endroit ?
<i>Ces différents documents sont disponibles à l'IUL (EPCI et SCOT) ou à l'agence d'urbanisme de Lyon ou de Saint-Étienne</i>

● LYON – volet 2

Roelof Verhage, par téléphone, le 5 avril 2007

04 78 39 25 03 - 04 78 61 91 87

## Présentation

Il travaille sur le montage et l'économie des projets. Précisions sur les études de cas.

### - Vaux en Velin

BG : il y a une fiche technique intéressante sur la transformation du "centre ville" de Vaux en Velin

RV : Vaux en Velin, dans sa globalité, a connu toutes les étapes de l'action sur les grands ensembles, de la réhabilitation, la résidentialisation, la restructuration des espaces publics... la prochaine étape, avec l'ANRU, implique 60% de démolitions.

### ● Intérêt dans les thématiques :

La transformation du centre ville est un cas particulier, pas très représentatif des pratiques de renouvellement urbain.

### - La Duchère

par contre, incarne une nouvelle idée en rupture avec le passé ; financée par ANRU, dans la loi SRU... Sa position, très proche du centre de Lyon, est atypique. Elle est spécifique aussi par une vision globale, un bilan qui se fait sur toute l'opération.

Des démolitions aussi à grande échelle, remplacés par des immeubles de 4 ou 5 étages ; une connexion accrue avec la ville ; peu de résidentialisation (re-découpages parcellaires).

Opération en cours de réalisation (construction, en chantier).

### ● Intérêt dans les thématiques :

Axe 1 : la ville sur la ville (ANRU).

### - Confluence

problématique : agrandir le centre ville, même le doubler. Déplacer le centre de gravité de l'urbanisation lyonnaise.

Procédure de ZAC. Avec une SEM spécifique. Avancement : consultation, aménagement des terrains. On commence les travaux.

### ● Intérêt dans les thématiques :

Axe 1 : la ville sur la ville (ANRU).

Axe 2 : extension de la ville ? Programme mixte de fonctions. Difficulté : la taille du périmètre.

Axe 3 : recomposition de la structure urbaine, avec la volonté d'élargir la centralité.

Rem : mettre en rapport avec Ile de Nantes. Et Montpellier ?

### - carré de Soie

un plan d'ensemble fait par un architecte, urbaniste : Grether, paysagiste : Desvigne. Le plan d'ensemble oriente la construction qui peut se faire ensuite au coup par coup. La mission "carré de Soie" au Grand Lyon encadre les mutations.

Régénération de friche, proposition qui s'accroche au tissu urbain.

Aussi : prolongement du métro, ancienne ligne de tramway réhabilitée.

Programme : gare et espaces publics (réalisés) ; pôle de loisir, hippodrome (en construction) ; logements, bureaux (en projet).

### ● Intérêt dans les thématiques :

Axe 2 : extension de la ville. Difficulté : analyser le plan d'ensemble alors qu'il n'est qu'une préfiguration générale ; les opérations comparables (logements notamment) ne sont pas encore définies ?

- Cité Internationale

implantation de grands programmes stratégiques qui positionne Lyon dans une évaluation internationale de grandes fonctions. Position un peu coupée de la ville (avec le fleuve devant et le parc derrière). RV critique : pas beaucoup de liens avec l'agglomération

● Intérêt dans les thématiques :

Axe 3 : Structuration de la ville. Intérêt de comparer la position de ce type de programmes internationaux dans chaque ville et leurs liens dans la structure locale ?

Sources :

Le Grand Lyon (M.O.) et SEM Rhône et Lyon : chefs de projet ; aussi pour les GPV.  
SEM Confluence. SEM pour la Cité Internationale (dissoute)

### **3. EQUIPE DE LILLE**

Dominique Mons et Didier Paris, à l'IFRESI, le 28 mars 2007  
2, Rue des Canoniers.

Présentation

Nouveaux documents remis : les dernières fiches techniques par opérations, accessibles uniquement sur le site local du POPSU : Fives et Maisons de Ville. Lille Sud : à envoyer par mail...

Volet 1 : Référence sur les périmètres institutionnels et leurs enjeux dans l'article de D. Paris (rapport déc. 06, page 18 et suivantes)

Description des projets (cfr. documents).

Axe 1 : la ville sur la ville

Résidentialisation ? peu de grands ensembles : 12 % du logement. Pas emblématique de Lille.

Cependant : c'est à Lille qu'a été inventé le renouvellement urbain ! Que devient-il ailleurs ?

- Fives : terrains de friches industrielles. Recomposition à partir des rues et non des blocs (cfr. problématique soulevée avec Anne Sistel).

Axe 2 : extension de la ville dense

● Montrer la spécificité des maisons de ville – (Pays Bas, Belgique, Flandres françaises)  
Concours "maisons de ville" et opérations à Tourcoing.

Rôle des SEM de permettre opérations plus complexes. Promoteurs restent dans le collectif "chic" (îlots résidentialisés) ou le pavillonnaire. Voir néanmoins l'opérateur privé SEDAF rue Ferrer (Fives).

Hypothèse : Intérêt du travail par rue et non par îlot (cfr. remarque sur découpages de ZAC avec Anne Sistel).

- Zone de l'Union (80 ha) : intéressant pour l'axe 2

Cependant, encore aucune réalisation. Le projet change encore beaucoup d'un plan à l'autre. (cfr.docs).

- Haute Borne : aussi du logement collectif, mais peu. Parallèles à faire avec Euralille 2.

Axe 3 : structuration de la ville

- Porte de Valenciennes (entre Lille Sud et Euralille) : Nouvelle polarité.

- Réseaux : projet de tram-train jusque Armentières, et jusqu'aux bassins miniers, abandonné actuellement. Le VAL : précoce. Métro souterrain. Le réseau de TER est une réelle alternative.

Développement des bus en site propre qui remplacent le tram-train.

Divers

La question des modèles : omniprésence de références hollandaises.

Avec Rem Koolhaas mais aussi Neutelings, etc. Opérations de Borneo Sporenburg, Java, ont été visitées.

Euralille reste une exception dans les formes urbaines produites à Lille ; même la deuxième phase "s'amenuise sur les bords".

Sources :

Voir ensemble de cartes sur le site de l'Agence d'urbanisme Lille (schéma directeur)

Cartes et vues aériennes sur le site de la communauté urbaine (par communes)

SEM aménagement : Haute Borne. Alain Tison.

Documentation de l'équipe : sur le site internet POPSU-LILLE

Visite : Fives : 25 avril 2007. Voir reportage photo.

#### **4. EQUIPE DE NANTES**

A l'ENSA de Nantes, laboratoire LAUA, le 19 avril 2007

Laurent Devisme, Pierre Arnaud Barthel (exc.), Elisa Roy, Célia Dèbre

Sources et interlocuteurs

- Nantes Métropole. Communauté urbaine (DGRU, Renouvellement urbain, dir. Morel)

Jean Pierre Brindel : pilote les "Ateliers urbains" : exemple, atelier "densités".

Travaille sur espaces publics (publication "cahiers") ; rapport avec les communes de 2<sup>e</sup> couronne.

Vincent Morandeau (DGRU aussi).

- AURAN. Agence d'urbanisme

Maurice Cousin : directeur.

Bruno Jullien. Diagnostic, suivi SCOT Nantes – St Nazaire.

- SAMOA : Ile de Nantes

Volet 1 : définir l'urbanisation nantaise

INSEE : aire urbaine, pôle urbain, bassin de vie

L'appellation "Ville de Nantes" équivaut à une seule commune.

L'appellation "agglomération" correspond aux 24 communes de la communauté urbaine, elle-même appelée "Nantes – métropole".

Le SCOT de Nantes est établi avec 4 autres intercommunalités sans discontinuité spatiale : la communauté d'agglomération de St Nazaire et 3 communautés de communes.

Mais il n'y a pas de continuité de l'urbanisation de Nantes à St Nazaire.

Rem : il y a deux autres SCoT dans le département ; l'inter-ScoT pose maintenant question au département pour concilier des enjeux de SCoT parfois divergents.  
Relation entre territoires : la question se pose notamment d'un pont intermédiaire sur la Loire (entre la traversée à Nantes et celle à St Nazaire)

## Volet 2 – études de cas

### Ile de Nantes

Avancement ? Documents du plan-guide, dernière version mise à jour en mars. Il demande une bonne connaissance du terrain : outil de travail, pas destiné à présenter au premier regard existant / nouveau, construit / en projet, etc.

Concentration des chantiers actuels (photos : grues !) autour du palais de justice et du centre commercial régional. Discussion sur le tripode de Euronantes : ci dessous.

Questionnements sur la méthode du "plan-guide" :

Y a-t-il aussi des "coupes-guides" ?! Comment sont gérées les densités, les gabarits, l'épannelage ?

L'Atelier "île de Nantes" produit énormément de documents, plus classiques. Ils sont régulièrement sollicités pour des études de faisabilité, qui sont en fait poussées assez loin. Par exemple, pour l'extension, qui n'est qu'une possibilité, du CHU sur l'île de Nantes, des études beaucoup plus précises que ne le serait le plan guide sont produites et des modèles circulent, des références bien plus cruciales.

La question pour les architectes est celle de leur marge manœuvre ensuite par rapport à Chemetov.

Remarque : dans le cas du Tripode, on impose une séparation dans la mise en concurrence des promoteurs-investisseurs et des architectes, ce qui n'est pas la pratique courante (on demande plutôt de proposer une association dès le départ). Le but est sans doute de mieux maîtriser l'architecture.

Questionnements de l'équipe LAUA et aussi de l'agglo. à propos des parties réalisées notamment d'espaces publics : appropriations ou délaissés, parcours...

### Bottière Chenaie

Bon exemple pour l'axe 2 (extension de la ville avec des enjeux de densité)

Logique d'extension à la lisière de la ville vers les surfaces maraîchères. Inscrite dans l'objectif de développement durable. Souci de densité, de TC. Fait partie d'un futur "couloir vert" dans le SCoT.

Discussion : cette opération a-t-elle valeur d'exemplarité pour l'agglo. ou pas ?

Ce n'est pas un terrain à enjeu de métropole, comme EuroNantes ou l'Ile de Nantes, voire nationale comme Malakoff (ANRU).

D'un autre côté, c'est actuellement "LA" Zac de la ville de Nantes, avec des équipements publics : il s'agit aussi de montrer quel "germe de ville" est-on capable de proposer, à côté des opérations de promoteurs sur ce genre de terrains.

Intéressant à terme d'y comparer les intentions par rapport aux réalisations ensuite.

Remarque : Même SEM que le GPV Malakoff (Nantes Aménagement).

Intéressant aussi de comparer les stratégies d'un même aménageur face à des contextes différents.

Malakoff.

Axe 1 (la ville sur la ville). Opération plus petite (plus manipulable ?) que La Paillade ou La Duchère.

Quel type de transformations ? (démolitions, redécoupages, ...)

Particularité : le projet ANRU recouvre deux types de programmes, le renouvellement urbain classique sur le grand ensemble de Malakoff et sur le terrain à côté, un des pôles de EuroNantes (bureaux) : Pré Gauchet (qui jouxte la gare).

Réflexion sur l'axe 3 : la structuration de l'agglomération

Deux questionnements possibles :

1) quels sont les grands programmes stratégiques dans la concurrence européenne entre villes que Nantes met en place, où s'implantent-ils et comment restructurent-ils l'organisation générale de l'agglomération ?

2) Autre approche de la question : comment se modifie la structure globale de l'agglomération et en particulier la question de la centralité ? Au moyen de quels types d'opérations ?

En effet, à cette échelle plus générale, c'est la transformation de l'idée de "centralité" qui est récurrente et qui semble à chaque ville la plus opératoire : doublement du centre à Lyon (Confluence) et à Nantes (Ile de Nantes) ; polarités secondaires à Bordeaux ; centralité en chapelet à Montpellier ; ... il est intéressant du coup de se demander à Lille par exemple quel est le rôle de la "centralité" urbaine ? il semble moins poser question que la place (centrale ?) de Lille dans un panorama beaucoup plus large et transfrontalier.

Dans le premier cas, l'étude de cas intéressante dans le cas de Nantes serait EuroNantes (à comparer par exemple à la Cité Internationale à Lyon). Dans le second cas, la transformation de la centralité se fait par un dédoublement du centre historique à travers l'opération de l'Ile de Nantes (à comparer, dans le cas de Lyon, plutôt à Confluence).

La deuxième question semble intéressante : en effet, "dédoubler" la centralité ne se fait pas sans beaucoup de nuances (concurrence avec l'existant) et doit toujours insister sur des ambitions complémentaires. La première question recoupe peut être des terrains de l'analyse transversale économique (programmes de bureaux).

Echanges et clarifications sur les questions élaborées par le LAUA et Nantes Métropole, pour le questionnaire transversal géré par le comité de pilotage.

## **5. EQUIPE DE BORDEAUX**

Visite le 31 mai 2007.

### **● Matinée : Réunion de l'équipe**

Guy Tapie, Patrice Godier (ENSA) sociologues

Claire Parin (ENSA) architecte

Claude Sorbets, Sébastien Segas (CERVL) Sc Po.

Jean Marieu (ADES, Univ. Bordeaux 3) géographe

- *Un intérêt marqué pour la question "esthétique" :*

Quelle place à l'innovation dans les formes ?



Les choix des professionnels s'appuient sur l'idée du vernaculaire, ils semblent stéréotypés.

Ils s'inscrivent dans une recherche de continuité (la typologie des échoppes) ; dans l'homogénéité ; ils cherchent à affirmer ainsi une identité locale.

En particulier : la question de la hauteur du bâti – donc, de la densité.

Liée aussi à des choix socio-économiques : on assume à Bordeaux un coût supérieur (réseaux, desserte...) pour pouvoir garder le gabarit bas. Refus de surélever les échoppes.

Jugement esthétique porté par les professionnels basé sur une acceptabilité sociale ; les élus font ces choix par anticipation (et / ou concertation).

La hauteur est liée à la densité, à une certaine dangerosité et à l'anonymat.

#### *- les références :*

La référence en terme de densité sont les îlots du centre de Bordeaux qui ont été curetés dans les années '60.

Le système des échoppes : trame de 6 à 9 mètres ; 1 étage maximum ; 3 pièces en enfilade ; jardins à l'arrière. On vit à l'intérieur des îlots ; on offre peu à l'espace public ; chacun chez soi ; "des appartements les uns à côté des autres au lieu d'être empilés".

Ville basse et aérée, construite sur le lotissement de grandes propriétés. Des vignes urbaines encore incluses dans le tissu (les revenus sont comparables à ceux de l'immobilier).

Ville de pierre ; pierre blonde de St Emilion (ravalements de façades en cours dans le centre).

Il y a des parties hétérogènes (la dalle de Mériadeck, presque dans le centre, années 60).

Un autre centre directionnel est en projet à Belcier (un parallèle est fait avec Euralille) ; aussi du logement (Grether, tout en location).

#### *- Les centralités périphériques*

(cfr. aussi dernier texte de Sébastien Segas, déc. 2006)

Les nouvelles centralités soutenues dans le cadre du modèle des polarités secondaires (CUB) ont une vocation différente du centre-bourg (église – mairie). Elles visent une attractivité plus urbaine, basée aussi sur la déambulation, les commerces et la proximité, avec la convivialité de la promenade. Echo au mode de circulation doux qu'est le tramway (les usagers sont des piétons de fait).

On vise la classe moyenne. Mais ce sont aussi des "centralités de figure" (Devisme) : liées à une institution à montrer physiquement.

On sort du modèle "village" (ou souvent la mairie était dans une chartreuse, coupée du centre urbain) pour faire des centres villes de connexion (gare, tram, parking), on développe l'événementiel (marchés, patinoires, salles de spectacles) comme en ville.

On essaye d'articuler les parcours ; faire du lien après coup. Pessac : opération "de rattrapage".

Les centres sont sur des axes, pensés comme des nœuds de réseau. A Pessac : voie ferrée vécue comme une contrainte (coupure) ; aujourd'hui, connexion avec le tramway

Il y a là un effet induit du transfert de compétences à la CUB. La gestion de la ville est plus coûteuse à Bordeaux ; la présence de la CUB engendre une répétition des

équipements. On préfère dépenser plus plutôt que gérer des tensions entre lieux différents.

*- histoire de l'urbanisation*

L'OREAM au départ visait le développement du quartier du cadran Nord Ouest : schéma autour de l'aéronautique. Un développement non assumé, planifié mais réel ("mitage") s'est fait au sud, sud-ouest (sur la route vers le bassin d'Arcachon).

Rôle de Chaban Delmas ("ville millionnaire" ; projet de ville à Saint Hélène ; Meriadec...)

Un urbanisme d'opportunités, de coups politiques. Rôle influent de l'agence d'urba.

Les Berges du Lac aujourd'hui : essayent de conjuguer activités, logements, centre commercial, parc des expositions... (cfr. revue Traits Urbains de début 2007 avec toutes les propositions).

*- le "vernaculaire morphologique" (cfr. Viviane Claude)*

Comment appréhender la spécificité/ l'innovation locale ? regarder un même architecte qui construit dans plusieurs villes ? ou plutôt, la production des architectes locaux. Il y a une culture architecturale bordelaise actuelle (regarder à Arc en Rêve ; à la maison de l'architecture ; Domofrance). Par exemple Bulher (typologie étroite dans le parcellaire de chaix au Chartrons, reprise dans la ZAC Bastide) ou Hernandez (un morceau de "médina" à Pessac).

Il y a aussi eu une vague de "modernes" locaux qui aujourd'hui sont dans les ateliers. L'innovation est plutôt dans le bassin d'Arcachon (maisons individuelles).

*- sélection des études de cas*

Certainement une polarité secondaire (Pessac est sans doute plus intéressante que Talence)

Et une opération sur la Rive Droite : ZAC, GPV ou lotissement... il faudrait pouvoir appréhender tant la typologie de l'habitat (appropriation de la référence des échoppes) que les formes urbaines (découpages des ZAC, maillage et découpage des rues, orientation des bâtiments : cfr. observations ci-dessous).

**● Documents fournis :**

- Questionnaire rempli
- 8 fiches de projets, en cours d'élaboration (ultérieures à celles du rapport juin 2006)
- Extraits du PLU : la partie du diagnostic communautaire sur les 4 types de paysages urbains
- Documents numériques : diapositives de présentation des projets (tramway, espaces publics, quais rive gauche, Bordeaux Nord).
- référence : les débats de 2006 rubrique "agora" sur le site de la mairie de Bordeaux

**● Après-midi : visites** (Claire Parin)

- Pessac : centralité périphérique (gare, école) et opération de logements du Hameau Pessac Caudan (arch. Hernandez)

- Bordeaux centre : typologie des échoppes, tramway, quais rive gauche

- Bordeaux Rive Droite : ZAC Bastide ; logements (Y. Lion, Brochet, Bulher...) ; jardin botanique (Jourda) ; bureaux (Lacaton Vassal) ; friches ; garage trams...

- Lormont : Cité Carriet (existant, démolitions, reconstruction, école, tramway). Opération qui a infléchi le projet de la CUB pour que le tramway la traverse.

- Lormont : Genicart (résidentialisation, renouvellement)
- Floriac : Domaine de Serillan (logements R. Hondelatte ; Bulher ; Hernandez ; Dugravier ; Saint Projet ; Leibar...)
- Floriac : site de la ZAC des Quais ; habitat ouvrier traditionnel.

### ● Quelques observations

- sur les découpages (question transversale) :

Dans des types de projet qui ont pour substrat, soit une friche (ZAC), soit un grand ensemble (GPV), la réticulation du réseau de rues est à créer ; c'est aussi une forme de découpages, qui s'inscrit dans celui plus large du périmètre de l'opération, qui fait le lien avec le réseau majeur, et qui s'articule ensuite aux découpages parcellaires.

- Forme urbaine :

Récurrence de notions de type "cité-jardin" associant ville et nature : les "jardins du fleuve" ; "Une ville coté nature" (Cfr photos flouirac) ; la "foret habitée" (à Lille : le Bois habité), etc.

Urbanisation perceptible "par opération" les unes à coté des autres ; difficulté à faire du tissu urbain hormis les liens mentionnés ci dessous.

- Structuration (question transversale) :

Par les réseaux : la question est toujours comment se relier à nœuds ; l'urbanisations se fait par des poles qui diffusent ; même la Bastide est formée de "greffes" à partir du réseau

Par la trame verte : autre mode de lien entre les opérations, plutôt encore au stade d'intentions, en ce qui concerne la trame verte des coteaux ; en projet : le parc linéaire des berges (Devisgnes et Fortier) ; réalisé : le jardin botanique de la ZAC Bastide (lanière perpendiculaire au fleuve vers les coteaux, un reste du projet Perrault).

- le tramway :

Longue discussion sur le fait qu'il a réellement transformé la ville et les usages ; son impact n'est pas tellement (ou encore peu mesuré) en terme de report modal de la voiture sur les TC. Mais il y a une nouvelle fréquentation de l'espace public, avec de nouvelles pratiques (promenade, marché, loisirs, bassin qui devient pataugeoire, etc.), qui rend visible une "ville populaire" c'est-à-dire une mixité de population là les quartiers avaient une fréquentation ségréguée. Allusion aux ramblas de Barcelone.

En outre, il donne à voir la ville ; il met en valeur des ensembles architecturaux que les habitants redécouvrent, avec une nouvelle "fierté", une identité.

Place dans la ville : principalement site propre, clairement inscrit sinon dans l'espace des voitures.

- Typologies :

Récurrence des opérations qui recherchent un habitat individuel groupé

Thématique aussi de la "maison de ville" : celle inspirée des échoppes très différente de "la maison de ville" à Lille par exemple. Récurrence d'un "avant" (entrée) assumé comme très opaque, voire lisse ; des "arrières" (parfois à l'avant sur la voirie) avec espace ouvert mais souvent clôturé très haut, ce qui les rétrécit.

## V. ANNEXES

## C- NOTE DE SYNTHÈSE :

RÉUNION DU COMITÉ D'ENCADREMENT DU 3 MAI 2007

---

Ci-dessous, un résumé des commentaires effectués sur la note d'avancement précédente, lors de la réunion du comité d'encadrement du 3 mai 2007.

Etaient présents :

- Comité pilotage : Danièle Valabrègue ; Clément Orillard
- Comité scientifique : Viviane Claude ; Yannis Tsiomis
- Equipes de recherche : Claire Parin (ENSA Bordeaux) ; Anne Sistel (ENSA Montpellier) ; Isabelle Estienne (ENSA Lille)
- Acteurs : Michel Bergeron (CUB, Bordeaux)

### **1. Observations intégrées dans ce rapport**

#### ● Concernant les outils de l'INSEE :

- Il s'agira ici de les prendre tels quels, puisque toutes les villes sont évaluées de la même manière. Des travaux existent sur "les impasses statistiques" et des modes de découpages INSEE et traitent de l'influence de ces définitions sur l'appréhension du fait urbain en France.
- Il est sans doute plus évocateur, pour montrer la disparité des communes qui composent un pôle urbain, de donner le nombre moyen d'habitants par commune plutôt que la surface moyenne des communes (ou bien mentionner les 2).

#### ● Sur l'importance de la question des découpages :

- Anne Sistel a développé l'intérêt de cette question dans le contexte des ZAC's : les périmètres de celles-ci se délimitent toujours par la voirie, ce qui n'est jamais mis en cause par les techniciens. Il serait intéressant de voir si, ailleurs, on propose d'autres modes de découpages et si, dans ce cas, les formes urbaines produites et les appropriations ultérieures sont différentes : qualités de "ville passante", implantation des commerces, meilleure desserte des TC, etc.
- Pour Claire Parin, cette question est abordée à Bordeaux sous l'angle des décalages entre stratégies d'agglomération, les grandes orientations d'aménagement et enfin les opérations urbaines (ZAC qui sont elles-mêmes encore re-découpées). L'équipe s'intéresse aux "pertes en lignes" qui s'effectue à chaque changement d'échelle, par les processus successifs de découpages (ou n'interviennent pas d'architectes).
- Viviane Claude enfin souligne que la question des découpages (modes de décomposition, de partage et de délimitations) est une vraie accroche transversale aux deux volets, qui commence avec les périmètres institutionnels et peut aboutir à la répartition des îlots entre maîtres d'œuvres.

#### ● les trois axes thématiques :

- avant tout, il n'est pas simple d'attribuer une opération à une seule thématique : exemple à Lille avec les quartiers de Lille Sud ou Porte de Vincennes qui sont à la fois de "la ville sur la ville" (friches), de l'extension (nouveaux quartiers) et de la restructuration de l'agglomération.

- ensuite, il y a une ambiguïté sur le statut de ces trois axes, dans ce travail : ce sont en réalité des “slogans”, ils doivent donc être pris avec distance critique.
- de même, une distance critique est de mise quand les chercheurs expliquent, par exemple, que la ZAC Bottière-Chenaie a une “valeur d'exemplarité” pour la ville de Nantes, l'exemplarité étant justement une hypothèse forte de leur travail.

Vis-à-vis de ces remarques, le positionnement de cette recherche doit donc être clarifié :

## **2. Nouvelle orientation de ce rapport :**

La problématique générale qui fait l'objet de ce travail est celle de la maîtrise de la forme et de la croissance urbaine. Si cette problématique se pose à toutes les villes de la plateforme, le premier volet montre néanmoins que la forme générale de l'agglomération et les processus de croissance sont très différents dans chaque ville.

D'un autre côté, on peut identifier, à la lecture du travail des équipes locales de recherche, trois stratégies principales par lesquelles les villes se proposent d'agir pour maîtriser la forme et la croissance urbaine. En effet, on peut y relever (cfr. volet 2, point A) que toutes les villes évoquent leurs intentions (“slogans”) et mettent en œuvre des opérations-phares (“exemplarité”) qui ont pour objet : - la transformation de “la ville sur la ville” ;

- l'extension de la ville par de nouveaux quartiers “denses”, alternatives au pavillonnaire ;
- la restructuration de la forme urbaine par des réseaux de TC et de nouvelles “polarités”.

Ce travail a donc pour objet de sélectionner des opérations présentées comme des réponses “exemplatives” à ces objectifs explicitement revendiqués et de relever comment chacune met en œuvre une ou plusieurs de ces modalités de maîtrise de la forme et la croissance urbaine.

Pour cela, l'analyse de ces opérations portera sur trois questions repérées comme transversales :

- la localisation (situation dans un réseau de mobilité, une structure de polarités, ...)
- les limites (analyse des périmètres et des découpages, des effets de bords, des enclaves)
- les formes de densités produites (typologies, activités, etc.)

## **3. Observations pour les phases ultérieures**

### ● Remarques méthodologiques :

- Ce travail ne peut pas avoir pour ambition de faire de la “comparaison” (questions de temps, de moyens et de méthode). Il doit par contre trouver des questions transversales (cfr. ci-dessus) ou, comme l'exprime Viviane Claude, des entrées à la fois efficaces et démonstratives, des “aiguilles” et des “ruses” qui permettent d'évoquer comment sur un terrain, des chercheurs, des acteurs ont une culture commune et/ou se différencient.

- Ce travail n'a pas pour objectif de faire lui-même de l'analyse de discours ou de contenu. Il se base pour cela sur les travaux des chercheurs (première partie du volet 2). C'est par l'analyse spatiale des opérations que se construit notre propre distance critique par rapport aux discours ; avant cela, le "slogan" est pris comme un objectif explicite, dont on cherche ensuite à tester l'application dans les formes.

- Il est préférable de travailler sur les 6 villes, dans la mise en série des opérations, plutôt que de choisir 3 villes pour chaque axe ; non seulement on exploite mieux la plate-forme mais surtout, il est difficile de légitimer vis-à-vis des acteurs et des équipes locales pourquoi on a travaillé sur certaines villes et pas sur les autres, toutes les thématiques se trouvant dans les 6 villes.

#### ● Pistes de contenus :

- repérer des "modèles" : comprendre ce que signifie "bien habiter" à Bordeaux, à Lille, etc.

- repérer du "vernaculaire morphologique", telle que la typologie des échoppes à Bordeaux ; et la manière dont se transfèrent localement des typologies, comme le gabarit très serré qui s'était imposé sur la ZAC des Chartrons a ensuite été réimplanté à d'autres ZAC qui n'étaient pas soumises aux mêmes contraintes.

- repérer différents types de "produit" : les produits financiers (conséquence de la loi de Robien) ; les produits d'architectes (comme les venelles de Ch. Devillers) ; les produits "locaux" (les échoppes, les maisons de villes,...)

- Si les attentes des acteurs impliqués dans le programme se rapprochent d'un "benchmarking sophistiqué", les questionnements des chercheurs portent plus précisément sur la manière dont s'exprime une culture locale, en l'occurrence ici, à travers les formes urbaines.

#### ● Etudes de cas évoquées :

##### A Montpellier :

Plusieurs possibilités ont été mentionnées pour la thématique des ZAC en extension de ville : Malbosc et Les Jardins de la Lironde. Dans le second cas, il n'y a pas d'équipement si ce n'est le parc lui-même. Le premier cas est un exemple archétype sur le développement durable (densité, mixité) mais qui n'est pas vécu comme tel. La question des découpages y est intéressante (cfr. ci-dessus) : elle fait qu'il ne s'agit pas de la ville passante, que les commerces ne s'y implantent pas, etc.

Mais si la question est de réfléchir aux découpages et à leurs effets, il peut aussi être intéressant de prendre ce qui est présenté justement comme une "continuité" (Polygone – Odysseum)

##### A Lille :

La question de la centralité ne doit pas être évacuée, même si elle est plutôt sous-jacente dans les travaux actuels. Il y a peut-être une périodisation un peu plus longue à ré-introduire : c'est dans les années 1970 que Lille a dû s'imposer comme centralité régionale ; mais la centralité métropolitaine dépasse largement la ville de Lille ; le président de la CU a aussi longtemps été le maire de Lille.

##### A Bordeaux :

L'opération des Berges du Lac illustre le cas d'une combinatoire de différentes modalités pour maîtriser la forme urbaine : l'urbanisation de cette "enclave" est "de la ville sur la



ville", mais aussi une forme d'extension par l'intérieur ou encore, la constitution d'une nouvelle polarité dans la structure de l'agglomération. Si l'extension urbaine se fait donc globalement à la lisière des agglomérations et par de très faibles densités, il y aussi un développement "par saut", au-delà de discontinuités territoriales, qui est porté par des ambitions politiques parfois supérieures aux moyens mis en œuvre. Ainsi, de grandes opérations ne sont pas encore "pleines" au bout de 15 ans.

---

## D- NOTE DE SYNTHÈSE :

RÉUNION DU COMITÉ DE SUIVI - DU 31 JANVIER 2008

---

Personnes présentes :

Comité de suivi : Yannis Tsiomis

Comité de pilotage : Robert Prost, Clément Orillard

Analyse transversale : Bénédicte Grosjean

### 1. Plan du rapport de recherche

J'ai commencé par présenter un plan amendé du rapport de recherche prévu. (*cfr. annexe ci-jointe*)

La principale modification est :

- l'ajout du point C dans la première partie : "la forme urbaine en projet".

En effet, il est apparu nécessaire, dans la logique de l'approche de la question des formes urbaines, d'avoir une articulation, entre la forme de l'agglomération (morphologique) et les formes urbaines des opérations projetées.

Cette articulation – entre forme existante, globale, et formes projetées, localement - sera composée de deux approches :

- l'une est déjà faite : c'est le recensement des "stratégies de maîtrise de la forme et de la croissance urbaine" de chaque ville à travers les rapports constitués par les équipes locales ;

- elle sera complétée par un relevé comparatif des objectifs concernant la forme urbaine (en terme de typologies de densités principalement) qui sont présents dans les documents d'urbanisme à grande échelle : les SCoT ou les SD.

On associe ainsi dans le fil de l'analyse la posture projectuelle à grande échelle également ; et on contextualise les formes urbaines projetées "localement" (périmètres de ZAC par exemple) non seulement dans un cadre physique mais aussi dans un cadre de projet plus larges.

Cet ajout a semblé judicieux et porteur, aux personnes présentes. Il se fera sans doute au détriment d'un certain approfondissement des analyses graphiques du 2<sup>e</sup> volet, puisque je me consacrerai à cette comparaison des SCOT dans les deux prochains mois (d'ici avril).

Cependant, j'ai aussi organisé mes cours et TD à l'ISArchitecture de Tournai (sur le thème du projet urbain) autour des mêmes études de cas. Aussi dès le mois de mai, je disposerai

des travaux graphiques des étudiants qui seront exploitables ensuite pour finaliser le rapport de recherche.

## 2. Les termes utilisés : "forme(s) urbaine(s)"

La principale remarque de Yannis Tsiomis concerne l'utilisation "tout terrain" des mots "forme urbaine".

Il s'en est suivi un débat assez constructif (pour moi, en tout cas!) visant à clarifier les différents sens présents dans le travail, les sens généralement utilisés dans le domaine de l'urbanisme, et les sens qu'il faudrait mettre en avant pour approfondir la manière d'appréhender "la forme".

- Il y a bien sûr une première différence de sens entre la forme "en soi" (chaque chose à une forme, occupe un espace) et la forme "pensée" (être en forme de...).

La forme pensée correspond à une représentation de type "*schéma*" (comme dans SCoT) mais ce terme a une connotation négative (schématique = simpliste) tandis que tout un pan de la recherche urbaine (de Frédéric Pousin à Enrico Chapel) travaille plutôt aujourd'hui avec la notion de "*figure*".

- il a aussi été observé que la réalité se trouve toujours entre ces deux pôles extrêmes : *forme advenue (ou héritée...)* / *forme planifiée*

tout comme le réel de *l'urbanisation* – la forme du *territoire urbanisé* – n'est jamais ni le seul produit de *l'urbanisme* planifié (forme pensée) ni le pur produit de l'addition d'opérations autonomes et "spontanées" (forme advenue).

Ex : la *figure "en doigt de gants"* de la forme urbanisée autour de Copenhague est à la fois voulue, inscrite dans un schéma de planification, et à la fois constituée d'une somme de logiques historiques, géographiques, etc. Idem pour la *figure en anneau* de la Randstad : portée par l'urbanisme qui en défend le cœur vert, elle est d'abord apparue dans l'entre-deux guerres sur une carte de densités d'urbanisation du territoire.

Mais on peut poser à titre d'hypothèse que plus l'échelle est large, plus la part de "forme advenue" est importante (d'où la manière dont les agglomérations sont observées, dans le volet 1), et plus l'échelle est réduite, plus la part de "forme planifiée" est importante (d'où la problématique du volet 2, centrée sur des opérations différentes répondant apparemment aux mêmes discours).

D'un côté, je voudrais donc conserver l'utilisation du mot "forme" pour les dispositions spatiales (en amont du "schéma" ou de la "figure") dont on questionne justement les caractéristiques : celles-ci étant, dans cette étude, les densités, les structures de desserte, les périmètres et découpages.

De l'autre côté, il y a tous les rapports "entre forme et action", dont on a soulevé deux types possibles :

- "la forme derrière l'action" : il y a des "formes advenues" dont on ne pourra pas comprendre toute la disposition spatiale (le tracé d'une ligne de tramway par exemple) sans une connaissance fine de certains enjeux et négociations (le système d'acteurs) qui l'ont produite.

Concernant cette question, je n'ai pour source que ce qui a été relevé et relaté par les chercheurs des équipes locales.

- "la forme pour l'action" : dans ce cas, il s'agit en fait de *figure* : quelle forme urbaine est souhaitée, projetée, utilisée pour fédérer l'action urbaine, etc.

A l'échelle de toute l'agglomération, c'est justement dans ce cadre que le point C "la forme en projet" (ou le projet de forme : la figure) a été rajouté, pour développer la question de la forme souhaitée au moyen des SCoT. On remarque également que les représentations des périmètres opératoires sont aussi des indicateurs pertinents de cette question, tout comme, à l'échelle des opérations d'aménagement, les choix de desserte, de découpages et de typologies de densité sont aussi évocateur des logiques des acteurs.

### 3. Production, publications, calendrier

D'un point de vue du calendrier global de la plate-forme POPSU, il est noté que l'article de synthèse "bon à publier", dans l'ouvrage POPSU national, doit être prêt pour la fin juin.

Aussi une version définitive du texte de cet article doit être prête pour la fin du mois d'avril et être communiquée pour validation ; et du temps doit ensuite être prévu pour intégrer les remarques.

Cet article de synthèse comptera aux alentours de 35.000 signes.

Une ébauche de l'article sera envoyée fin mars pour qu'une production soit remise dans le calendrier du laboratoire IPRAUS (cfr. avenant), à la demande de Hang Leminh.

Le rapport de recherche complet (dont le plan est en annexe) est prévu pour juin 2008.