

Intensités métropolitaines : entre densité et polycentrisme

Compte rendu
7^{ème} controverse

Mercredi 6 octobre 2010, politiques, techniciens, chercheurs, habitants, étudiants, se sont réunis à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble pour participer à la septième controverse du SCoT de la Région Urbaine de Grenoble. Les thèmes abordés sont ceux de la densité, de l'intensité et de la centralité qui sont des notions en pleine redéfinition.

En présence de Sonia Lavadinho, chercheuse à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne et de Gilles Novarina, directeur de l'IUG animateur du débat. Sonia Lavadinho traite des effets de la centralité et d'une nouvelle acceptation plus dynamique de la densité, qui se conçoit à partir des notions d'intensité, de flux d'échanges et de degré de connectivité plutôt que par les approches statiques classiques de la densité du bâti et de la densité populationnelle.

Gilles Novarina :

1. L'intensité urbaine comme alternative à la densité : la mouvance actuelle fait que les débats tournent autour de l'étalement urbain (sprawl) et de la diffusion urbaine. Désormais ce n'est plus uniquement le résidentiel qui se diffuse, c'est aussi la logistique, l'économie et le commerce. Alors comment agir ?

2. Le renouvellement urbain : aujourd'hui, on considère qu'il faut lutter contre l'étalement urbain. La loi SRU met l'accent sur le fait qu'il faut renouveler, « refaire la ville sur la ville » plutôt que de continuer des extensions urbaines. Le renouvellement urbain se traduit par de la densification. Quelles agglomérations veut-on ? Doivent-elles se construire autour d'un centre, de plusieurs centres ?

Sonia Lavadinho :

1. Le contexte de la Suisse : pour cet exposé, le territoire suisse servira de métaphore urbaine : la Suisse vue non pas comme une nation mais comme un « état ville ». La Suisse se distingue par sa densité en termes d'urbanisation, de mobilités et par un réseau de transport parmi les plus développés.

3. L'urbanité : c'est la capacité à être connecté, la capacité de reliance. Les territoires viennent de dépasser depuis 2009, les 50% d'urbanité au niveau mondial. Cette urbanité s'accompagne d'une multiplication des échanges et par l'adoption d'un mode de vie urbain qui se diffuse toujours plus loin. En conséquence, le rural pur existe de moins en moins, sauf dans l'imaginaire. Le rêve de la campagne s'éloigne.

4. Le polycentrisme : la politique Suisse est axée sur le polycentrisme. La tendance est au renforcement des zones métropolitaines les plus importantes, par une politique de rééquilibrage des territoires : « Réseau de villes ». La diffusion massive de l'automobile a engendré une tendance forte à l'augmentation de l'offre d'activités, du résidentiel en périphérie. Le modèle classique d'échanges centre-périphérie ne prévaut plus, désormais on est dans un modèle polycentrique, voire un modèle plus diffus où la notion même de centralité demande d'être revisitée.

5. La mobilité : beaucoup de personnes n'ont pas de voiture dans les villes centre. A contrario, en périphérie, on dénombre environ trois à quatre voitures par foyer. Par ailleurs, une personne sur deux a un abonnement au transport public, ce qui permet un fort taux de multimodalité. L'abonnement de transport public donne un accès à l'ensemble des transports du réseau national (bateaux, trains, cars postaux, téléphériques...). Pour assurer leur efficacité, les transports publics urbains se doivent d'assurer des horaires cadencés minimisant les ruptures de charge et des fréquences élevées y compris aux heures dites « creuses ».

6. Les centralités temporelles : l'intensité de plus en plus souvent là où on ne l'attend pas. C'est le cas dans les entre-deux des villes. Ce sont ces autres lieux qui peuvent être à l'origine de centralités temporelles : les aéroports, les « Railcity » où l'on transforme les grandes gares en villes-miniatures. Ces lieux anciennement dédiés à la mobilité sont désormais conçus comme de véritables « hubs de vie ». La périphérie n'est pas seulement rentrée dans les mœurs, elle est furieusement tendance, c'est tout le concept de centralité qui doit être revu.

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

SCoT 2030

7. « La mobilité constellaire » : elle est occasionnée par nos réseaux familiaux, amicaux, professionnels, par nos loisirs. Elle fait l'objet d'une réévaluation constante. La mobilité est repensée en temps réels. Le téléphone portable a modifié notre rapport à la mobilité et a rendu nos activités plus traçables et surtout plus imprévisibles. Les transports publics ne sont plus assez souples pour répondre à cette demande flexible qui s'avère très flottante à la fois dans le temps et l'espace.

Que retenir pour le SCoT de la Région Urbaine de Grenoble ?

- **La mobilité non contrainte** : la mobilité liée au travail diminue au profit de la mobilité pour des motifs de loisirs. Or la tendance est à la délocalisation des pôles de loisirs, culturels et d'achats dans des lieux accessibles essentiellement en voiture. Il faut s'interroger sur la manière de connecter ces pôles excentrés à la vie de la ville.
- **Les infrastructures** : dans lesquelles faut-il investir ? Lesquelles sont les plus équitables pour le territoire ? Faut-il investir dans des villes multimodales ? Faut-il s'orienter vers des modes alternatifs ? Face à des contraintes budgétaires sévères, les agglomérations doivent plus que jamais faire des choix.
- **L'habitabilité** : il existe une multitude d'endroits, plus ou moins temporaires et mobiles où nous habitons mais qui ne sont pas notre logement. Dorénavant où que l'on soit on reste connecté. Que faut-il faciliter lorsqu'on est opérateur de mobilité : les déplacements, la connectivité ou la communication ?
- **Les échanges** : on a des centralités fortes et aussi une multitude de petites centralités qui contiennent tous les germes d'urbanité dont elles ont besoin pour être autosuffisantes tout en n'étant pas en situation d'autarcie. Les échanges ne se font pas forcément avec la ville centre, ils se font pour la plupart avec les autres communes périphériques.
- **La modélisation de la demande** : désormais il est plus important de comprendre la demande que de se focaliser sur le dimensionnement de l'offre. L'optimisation de l'existant est de plus en plus d'actualité. Faut-il continuer à investir sur la vitesse ? Certaines villes mises dorénavant sur la lenteur, sur la qualité du cadre de vie. Que peut une agglomération comme Grenoble retirer de ces expériences ?
- **La chaîne des acteurs** : c'est souvent au cours du processus de mise en œuvre du projet que les choses n'avancent pas, les acteurs n'arrivant pas à se mettre d'accord du fait qu'ils n'ont pas les mêmes priorités. Si les communes trouvent un terrain d'entente, c'est souvent par nécessité et le compromis se fait souvent par nécessité. Par ailleurs, le poids du local pèse encore trop dans la prise de décision et ce aux dépens des intérêts communs à l'ensemble d'une agglomération. De plus, il devient crucial de prendre en compte les transitants dans les prises de décision.
- **« La réalité des choses »** : que conseiller au SCoT de la RUG ? Pour qu'un projet marche, il faut convaincre les acteurs ainsi que le public de son bien fondé. La meilleure manière de communiquer sur un projet ne consiste pas forcément à insister sur ses aspects matériels et concrets, mais au contraire à trouver des points d'ancrage symboliques qui fédèrent un imaginaire partagé et une communauté d'attentes qui puisse déboucher sur une communauté d'intérêts ayant le socle assez solide pour faire avancer le projet.
- **Le sens des mots** : « la centralité », « le hub », « l'aéroport ». Est-ce qu'un jour, on peut imaginer qu'un promoteur puisse nous dire d'habiter dans un aéroport, une zone commerciale ? Pas à l'heure actuelle car il faut lui injecter plus d'urbanité. En outre, ils ne sont plus forcément désancrés du local. Aujourd'hui, ces lieux deviennent des « hubs de vie » où on fait la fête, des rencontres, du shopping...

En guise de synthèse quelques points essentiels :

- La ville multimodale, oui, mais pas à m'importe quel prix !
- La complémentarité des modes de transport est à rechercher plus systématiquement,
- Pour fédérer un projet ce n'est pas sur la réalité que cela se gagne mais sur l'imaginaire.

Une ville intense est une ville connectée. C'est une ville où l'on ne se rend pas compte du temps qui passe. Une ville qui n'est pas connectée n'a pas su déterminer qu'elles sont ses centralités, ses attracteurs et n'a pas su les faire fonctionner en synergie.