



Contribution de Jean-Bernard LUGADET (ANDE – FNAUT Pays de la Loire)

lugadet-stemler@orange.fr

Absolument nécessaire, parfois mal aimée, sûrement perfectible : la politique de densification ne peut souffrir d'improvisation dans la métropole nantaise

Militant dans cette association depuis bientôt 35 ans, j'ai toujours soutenu la politique de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) en faveur de la densification urbaine, prônant l'urbanisme "à l'allemande", liant l'urbanisation à des axes structurants et réclamant une cité partagée entre piétons, cyclistes, usagers des transports publics, automobilistes...

Je me permets d'intervenir dans le débat sur la construction de Nantes à l'horizon 2030 en mettant quelque peu en doute les modalités actuelles de la densification telle qu'elle est menée dans la métropole.

Un des remèdes au néfaste éclatement urbain

Les politiques du "tout automobile" plus ou moins consciemment menées depuis les années 1950-1970 ont montré leurs limites quant à leurs conséquences économiques, spatiales, géographiques. Des membres du Conseil de développement ici l'ont bien détaillé par leurs contributions (Christian DAVIAS, Olivier FLAMAND, Maurice GUIMENDEGO, Jean Pierre LEROY, André Hubert MESNARD, Jean RENARD sans oublier notre président et bien d'autres qui pardonneront à ma mémoire sélective).

Il faut tout de même enfoncer le clou et rappeler les perturbations économiques engendrées par l'urbanisation des campagnes "proches" : pression sur la rente foncière et sur les terres agricoles, augmentation des besoins en carburant (même si les moteurs sont plus performants) coûteuse pour la souveraineté nationale, investissements pour des équipements dont on n'est pas certain de la rentabilité générationnelle (écoles, collèges, stades) sans oublier la voirie ...

On ne peut pas dire non plus que du bien de la ville à la campagne en matière sociale : perte de mixité sociale dans les quartiers d'habitat collectif qui peuvent se paupériser, non garantie de l'harmonie anciens résidents-nouveaux arrivants dans les hameaux et villages à 20-30 kms de Nantes, gentrification de certains quartiers soit centraux soit périphériques (Vertou, Sautron).

D'autres ont mieux tracé les limites culturelles de l'enfer et/ou du paradis pavillonnaire. Et d'ailleurs, sur ce plan, il y a d'autres explications que le seul moteur à quatre temps : nouvelles technologies culturelles, massification de certains spectacles et au contraire niches élitistes, vieillissement de la population avec le poids des retraités en matière de loisirs plus ou moins lointains. Passons.

Plus importantes m'apparaissent les conséquences politiques de cet état de fait que l'on commence à pressentir, y compris dans notre paisible Loire-Atlantique : problèmes de gouvernance des collectivités locales urbaines entre indépendantistes et intégrationnistes aux collectivités centrales, hésitations sur la définition spatiale de la métropole surtout lorsqu'il faut gérer les déplacements, apparition du vote d'extrême-droite justement dans les marches de la "suburbia".

L'aménagement de l'espace urbain densifié ne peut concerner que les seuls aspects fonciers et immobiliers

Depuis une vingtaine d'années (alors que se poursuit en Loire-Atlantique le phénomène dénoncé), des urbanistes, des élus et des acteurs de la ville ont compris qu'il fallait revenir sur cette politique et proposer un modèle urbain s'éloignant de celui dit californien qui paraît-il n'est pas le pire aux Etats-Unis. Notre agglomération n'est pas la dernière concernée qui a vu même en 1985 le retour du tramway dont on connaît les conséquences sur le réaménagement et l'image des quartiers qu'il dessert. Qui a vu aussi paradoxalement (?) s'accroître, à ses entrées à des heures sans surprise, les embouteillages liés au succès de son bassin d'emploi.

Le résultat observé en matière de densification est peut-être à la hauteur en matière de plus-values, de changements du paysage (cf l'île de Nantes) et de la création de nouveaux modes de mobilité. Il n'est pas tout à fait (litote) satisfaisant dans les domaines de l'acceptabilité sociale, de la qualité de certains bâtis et de la liaison urbanisme-transport. Il apparaît important de décliner chacun de ces points avec des exemples si possible parlants.

Il n'est pas, en effet, une semaine sans que la presse locale ne nous alerte sur un contentieux entre des citoyens, des municipalités à propos de projets de construction d'habitat collectif dans le périmètre de Nantes-Métropole. On pourra dénoncer bien entendu le caractère "nimby" (ailleurs si vous voulez mais pas dans ou près de mon jardin) des mouvements des riverains concernés ou les récupérations politiques qui s'en suivent. Ce phénomène doit au contraire nous préoccuper car il peut être prémonitoire à un rejet plus massif des nouvelles politiques urbaines, au refus de la mixité sociale, à la dénonciation de l'habitat collectif.

De même l'architecture ("municipale" disent quelques hommes du métier) proposée est souvent monotone et fait presque regretter les productions pavillonnaires pas toujours totalement uniformes dans un quartier. A cet égard, les nouvelles constructions autour de l'église de Saint Sébastien sur Loire me semblent paradigmatiques : quatre étages pas moins mais pas plus, blancheur des façades, balcons métalliques moulus et noirs pour seules fantaisies... On est là dans le monde des coefficients, pas dans celui de l'habitant-spectateur.

Enfin last but not least, la liaison domicile-emploi-mobilité n'apparaît pas toujours comme le souci primordial dans ce genre d'affaires. Il est certes d'incontestables réussites visibles sous nos yeux : urbanisation le long du "busway", désenclavement de cités populaires (à Saint Herblain, à Rezé), "éco-quartiers" parce qu'aussi bâtis près d'une station de tram... Mais à côté de cela, combien d'immeubles s'improvisant près de voiries inadaptées, combien de résidents "densifiés" mais aussi polymotorisés n'ayant pas intégré le "coefficient-parking" de Nantes-Métropole et laissant leur véhicule à vau l'eau dans des rues jusque-là prévues pour l'habitat pavillonnaire ? Le tout évidemment dans le contexte bien français du laxisme sur l'occupation de l'espace public particulièrement sensible dans les communes de la première couronne.

Un guide des bonnes pratiques de la densification s'impose dans la métropole nantaise

Il est évidemment facile à ma place de jouer les censeurs et les préconisateurs, ne m'encomrant guère des préoccupations des élus et des paramètres des techniciens de l'urbanisme et autres maîtres d'œuvres. Mais, à la veille d'échéances électorales importantes, il me semble que l'exigence d'une densification heureuse est pertinente et constructive. Au risque, bien sûr, d'un inventaire fastidieux mais que je n'hésite pas à imposer au lecteur.

La densification sera heureuse si les choix de localisation sont soigneusement pensés en amont au niveau de la géographie (accessibilité, éloignement des risques naturels et industriels) et des facteurs économiques (écartement autant que faire se peut de toute approche spéculative, optimisation des coûts d'aménagement). Avec, bien entendu par-dessus tout, l'impératif social qui, pour caricaturer, devra gentrifier (mais pas trop) les quartiers populaires (cf ce qui est tenté actuellement à Malakoff) et tenter de placer dans les zones aisées des hommes et des femmes qui n'y avaient songé. Plus difficile à faire qu'à concevoir.

Les chantiers devront être exemplaires. Quelques-uns ne le sont pas actuellement comme dans ma commune de Saint Sébastien. Il faut les expliquer au voisinage et aux passants autrement que par de belles images de synthèse et des noms exotiques ("Donostia" à Saint Sébastien qui ravira les bascophones). Le cheminement des piétons devra être respecté en priorité : c'est au mieux actuellement la dernière variable d'ajustement. Enfin, que nous importe que les appartements soient garantis aux normes environnementales (c'est la loi !) si les chantiers sont polluants et gênants : norias de camions, décombres et déchets allant on ne sait où, détours des autobus plus fréquents que ceux des automobiles...

La densification, pour être supportable, doit paradoxalement étendre la part d'espaces verts et de rencontre organisés et spontanés. Souvent, par facilité, elle commence par l'ablation des arbres existants. Les politiques de constitution de la continuité verte et de l'urbanisation doivent être absolument liées. Les citoyens militants interrogés réclament toujours le jardin ou le bois de proximité et ils finiront par les utiliser. Je pense que sur ce thème des expérimentations sont possibles autour du bois des Gripôts (Saint Sébastien), de la vallée de la Chézine (Saint Herblain) qu'on ne saurait toucher mais qui peuvent devenir des opportunités de proximité de localisation. Enfin, la reconquête forestière des friches peut sembler utopique, mais le contre-exemple de l'île de Nantes, pour le moment urbanisée sans espace vert digne de ce nom (hors Pirmil et la pointe est), est, je pense, dans toutes les consciences. Dans un contexte tendanciel de baisse de la possibilité publique d'investissement, il est important de gérer aussi en amont les questions de voirie, de stationnement et de transport qui resteront toujours étroitement mêlées. L'oublier c'est prendre des risques quant à la réussite de la densification.

Les logements de la densification doivent être près des axes de transport. Guère de citoyens n'aiment faire plus de 700 m pour rejoindre une ligne de transport en commun en site propre ou 400 m pour rejoindre un autobus qui exigera une correspondance. Et, bien entendu, il faudra, outre la fréquence, garantir de plus en plus le temps de parcours pour séduire de nouveaux utilisateurs, ce qui veut dire que, pour le réseau "chronobus" en cours d'installation, de nouveaux tronçons réservés s'imposent. Il va sans dire que la ville dense est aussi celle que l'on peut bâtir (et qui se bâtit déjà sur trois d'entre elles) sur les six branches de l'étoile ferroviaire nantaise dont l'optimisation devrait être une des tâches principales et concertée de la région et de la métropole qui trop tardent à se concerter à son sujet.

Les logements de la densification ne doivent pas s'entourer de parcs-auto dignes d'un centre commercial : au risque de leur renchérissement s'il faut construire des garages collectifs (mais là est peut être un point de pression des édiles sur les promoteurs du secteur privé comme du secteur social) ou de contraintes à gérer par les habitants (qui devront trouver d'autres pièces de rangement, à qui il faudra faire oublier le "trottoir-stationnement").

La densification est le corollaire de la ville des distances courtes. Le piéton et l'utilisateur des deux roues doit y être privilégié. Des villes suisses ou allemandes, des quartiers en France (y compris à Nantes) peuvent

servir d'exemple. La vie de leurs habitants y est certainement plus satisfaisante éloignée du bruit et peut-être troublée par les chants d'oiseaux.

Au-delà de cette vision idyllique, la question des équipements et commerces est des plus difficiles et il ne faut pas hésiter à utiliser le gros mot de rentabilité. La conception de nouveaux espaces commerciaux de proximité est certainement une opération pleine de potentiels. Elle devra certainement faire le bilan de l'échec des "supérettes" des années 70 balayées par la vague des "centres" commerciaux géants. Elle devra certainement définir les commerces (boulangerie, bar-tabac, boucher-traiteur, ventes de surgelés, supermarché de proximité) et les services (cabinets médicaux, pharmacies, pressings) attendus et penser à d'autres évolutions (pour les zones de livraison de l'e-commerce, les espaces de rencontre des aînés et les lieux de culte).

Sur le plan scolaire, la division typiquement française de l'enseignement de base entre école et collège ne facilite évidemment pas la tâche des responsables. Mais là aussi la centralité du lieu d'apprentissage (de la vie en ville !) est un impératif catégorique qui impose proximité du transport collectif, pistes cyclables et cheminements piétonniers sécurisés (et surveillables !) et... complication assumée de la livraison en auto de l'enfant surprotégé.

Et par-dessus tout expliquer, débattre, convaincre

Densifier la ville, dans un pays où les épisodes dus à Haussmann et à la politique des grands ensembles ont été assez mal vécus par les populations concernées et où la promotion immobilière est toujours suspecte, n'est pas une tâche facile.

On attend donc des acteurs de cette densification un surcroît d'information et d'explication. Les promoteurs immobiliers devront certainement accepter plus de contraintes (que celles inscrites dans des réglementations déjà inflationnistes) et mieux expliquer à leurs futurs clients comme aux riverains concernés leurs projets, leurs contraintes et tant pis s'ils ont un peu l'impression que la liberté d'entreprendre est un peu écornée. Les femmes et hommes politiques devront montrer comment ils sont dans cette affaire les garants absolus du bien commun : celui des entreprises comme celui des citoyens (une médiane doit bien exister !). Les techniciens (urbanistes, spécialistes de la voirie, architectes) ne devront pas hésiter à se confronter à la population présente et à venir à offrir des choix décisionnels (trop souvent terra incognita en France) sur des équipements. Les associations de riverains, d'usagers, d'éducation populaire, au-delà de leur devoir de critique, devront être mieux associées aux débats voire aux choix structurants.

On est peut-être ici dans le monde des "Bisounours" mais la mise en avant de la densification est porteuse de la ville pour les cinquante prochaines années. Toute improvisation à son égard serait fatale. En attendant la réalisation de notre rêve, une simple compilation des (très) bonnes pratiques dans l'espace de vie nantais serait une avancée fructueuse.



Densifications comparées à Nantes (St Sébastien sur Loire) et à Wrocław (pont de Varsovie) à peu près à la même distance du centre-ville. Ceci dit, la Pologne est le contre-exemple en matière de stationnement dans les grands ensembles (qui n'avaient pas été prévus pour le "tout-automobile").