



Contribution de Jean-Marie POUSSEUR

pousseur.jean@numericable.fr

La densité et le stationnement

En fin de réunion du groupe PLUM (Plan Local d'Urbanisme Métropolitain) lundi 2 octobre et suite à l'exposé très suivi d'Hélène Garnier sur le contenu réglementaire de notre futur PLUM, les échanges utiles se terminèrent sur une question de l'animateur du groupe, Michel Jouvet : "Dans les échanges avec les Communes, quels points chauds ?".

Sans doute a-t-on compris la réponse qui fut apportée, brève et sans hésitation : la densité et le stationnement.

Bien-entendu, les deux thèmes sont liés, puisque l'espace de stationnement disponible est fonction de l'occupation des sols par la densité de l'habitat et avec celle-ci de la hauteur des bâtiments autorisés. Mais les deux thèmes n'ont pas la même force, ni la même urgence et obéissent à des injonctions différentes.

Densité

Rappelons d'abord, comme l'avaient fortement souligné les animateurs du colloque vendéen "Oser la densité", ce sont bien toutes les Communes qui doivent accepter l'insertion de bâtiments plus élevés si l'on veut lutter tant soit peu contre l'étalement urbain et ses conséquences lourdes pour le devenir social, économique et environnemental de notre territoire.

Or qui a dû se confronter un jour avec les riverains face à un projet de construction en hauteur, même en ville dense, même dans un quartier qui en contient déjà, comme vient de l'évoquer la presse locale nantaise pour le quartier du Coudray, connaît bien la vivacité des réactions que suscite toujours l'insertion de nouveaux bâtiments élevés dans un paysage urbain.

Pas n'importe où bien sûr, ni n'importe comment, et le futur Plan d'urbanisme métropolitain présente utilement des schémas possibles de bonne insertion de bâtiments relativement plus élevés dans des paysages qui n'en comportent pas encore.

Mais autant un îlot non construit pourrait ne pas faire trop de difficulté, autant une insertion de hauteur dans un ensemble qui n'en contient que peu, ou pas du tout, ne manque pas de susciter des réactions négatives. On sait que les recours multipliés le sont à l'occasion de permis de construire plus haut ou plus dense.¹

Quant aux raisons véritables de ces recours, on les connaît bien : problèmes d'ensoleillement et de vues sur l'entourage d'abord. Certes, pour le premier, mais le soleil "tourne". Problème réel également pour celui des vues sur l'entourage, ce pourquoi d'ailleurs un plan d'urbanisme renferme des règles de construction pour en limiter les inconvénients, notamment en fond de parcelle. Ensuite, sont régulièrement évoqués le stationnement et la circulation. Enfin il y a le non-dit, le plus souvent sous-jacent à tout l'argumentaire du contestataire, la *perte de valeur* de son bien. Faut-il s'en étonner ? Que le riverain regarde d'abord son intérêt personnel, n'est-ce pas dans l'ordre des choses et qui pourrait se prévaloir de n'y pas songer pour soi ? Bien entendu, nulle volonté générale ni citoyenneté en tout cela, seulement l'intérêt particulier, et légitime, de l'habitant riverain.

Stationnement

Deuxième motif de résistance, lié au précédent, le stationnement, auquel s'ajoute souvent l'évocation de problèmes de circulation².

Il y a, d'une part, la densité des places de parking pour la quantité de m² construits : de 1 place pour 60m² pour l'hyper-centre à 1,5 place pour les espaces urbains les moins denses "alors que chacun sait qu'il y a deux voitures par ménage" entend-on répété.³ Mais il y a aussi la circulation, dont la densité est redoutée, enfin et surtout, le fameux stationnement : Je vais trouver ma place (habituelle) occupée !

Il faut entendre cet argument : le véhicule personnel est encore le plus souvent indispensable au quotidien (sans oublier le week-end) et incontestablement un instrument de liberté, au moins au titre de la mobilité individuelle et familiale. En ce domaine, plus d'habitants, c'est inévitablement moins de place pour chacun, plus de contraintes, moins de liberté.

Ici également par conséquent, l'habitant riverain fait valoir tout à fait légitimement son intérêt particulier, qui se trouve contrecarré par la volonté politique Métropolitaine d'oser la densité en s'imposant la construction de 6 000 logements annuels sans céder à l'étalement urbain.

Et la citoyenneté métropolitaine ?

Que des particuliers se soucient de la valeur de leur bien et du confort de leur habitation, il n'y a là rien d'inattendu, et encore moins d'illégitime. Mais on ne construit pas une ville pour tous et avec tous en additionnant des intérêts particuliers. S'il doit y avoir une co-construction, ce ne peut être qu'avec des citoyens mus par une volonté générale et non par leur intérêt particulier.

Densité et stationnement bousculent ces intérêts particuliers. Qu'ils suscitent des résistances, quoi de plus normal ? Mais que des Communes, membres d'une Métropole qu'elles constituent ensemble réagissent comme de simples particuliers, cela ne pose-t-il pas sérieusement question ?

¹ Sans parler de logements sociaux qu'ils peuvent intégrer, circonstance aggravante aux yeux de beaucoup

² Ce fut même le premier argument d'un recours contre la densité prévue de l'îlot Chupin, (quartier Chantenay), avec la surprise de voir (avec quelle compétence ?) le Tribunal Administratif le valider en invoquant cette densité de circulation, dont il avait été pourtant démontré, par comparaison avec des situations similaires à Nantes, que ce n'était pas réellement un problème

³ Faux : à Nantes, c'est moins d'une voiture par ménage ; c'est davantage hors Nantes, mais loin de deux. A relever cependant que ces ratios manifestent une volonté évidente de limiter le développement de la voiture en ville

Dans une interrogation précédente sur la citoyenneté métropolitaine, concernant l'application des politiques partagées (PLU, PLH, PDU), "une Commune, écrivions-nous, n'est ni un groupe particulier d'habitants, ni une association de résidants". Expression et institution d'une volonté générale, "elle ne peut en principe que co-vouloir les politiques partagées, lesquelles par conséquent ne devraient s'appliquer que sur le fondement d'une co-construction" où chacune aurait eu sa part.⁴

Or, si les Communes se comportent exactement comme les particuliers, si, comme ceux-ci, chacune pense d'abord à son intérêt particulier, qu'en est-il de la politique métropolitaine ? Quel est le fondement de sa généralité ? Et qu'advient-il de sa citoyenneté ?

Deux réponses

Ici, on peut attendre deux types de réponse. Une première, de bon sens et pragmatique. Bien évidemment, que chaque maire pense à l'intérêt de sa Commune, et d'abord à celui de ses habitants-électeurs auxquels il doit sa légitimité, avec mission première de veiller à leur intérêt général et à leur bien commun. Alors oui, la Métropole est une institution démocratique regroupant plusieurs Communes et leur imposant des politiques générales, parfois seulement majoritaires, dont l'application exige le compromis tenant compte de la particularité et de l'intérêt de chaque Commune.

Gouverner, c'est accepter le réel.

Il y a une seconde réponse, plus citoyenne car plus conforme à ce que réclame une volonté générale métropolitaine, une réponse appelée sur trois plans distincts : une meilleure autonomie représentative de l'assemblée métropolitaine (élection au suffrage universel, limitation du cumul des mandats) et une sollicitation ouverte de la participations des citoyens métropolitains pour l'élaboration des politiques communes ; une association active des maires et de leurs adjoints (selon des formes à définir) pour construire leur mise en œuvre ; des règles spécifiques de participation des usagers dans la réalisation locale des politiques désormais partagées.

Gouverner, c'est transformer le réel.

Dans les deux cas, *faire avec*. Mais ils n'y ont pas le même sens et le second devrait visiblement l'emporter si nous voulons franchir les "nouvelles frontières démocratiques" que peut présenter la Métropole⁵.

⁴ "Pour s'appliquer à tous", *La Métropole - La nouvelle frontière démocratique ?* p.137

⁵ o.c. On se permet le pluriel car elles ne seront pas toutes franchies avec la même facilité