

Rennes : La Ville archipel et son corollaire : La Ville des proximités

Nous avons un double défi. Il faut à la fois sauver la ville constituée et s'interroger sur la ville archipel qui se développe devant nous. « Cette ville qui s'invente » comme le dit Yves Chalas et, dans laquelle se reconnaissent de plus en plus de nos concitoyens. Ce péri-urbain que les professionnels ont longtemps considéré avec un certain dédain en disant que cela n'était pas de la ville...

par Jean-Yves CHAPUIS*

La ville du péri-urbain séduit nos compatriotes. Pourquoi ?

Jacques Lévy nous dit que « *ce qui a fait basculer à un moment donné nos villes vers le péri-urbain ne relève ni d'un choix politique, ni d'une stratégie d'acteurs économiques – les promoteurs immobiliers –, mais d'un fait social* ». Les modèles urbains sont portés par les citadins. La mobilité a donné à nos concitoyens la possibilité d'aller habiter à la campagne. Méfions-nous d'avoir une position idéologique sur l'étalement urbain. Cela fait cinquante ans que l'Etat veut lutter contre l'étalement et celui-ci continue à se développer. Alors que faire ? Je ne reviens pas sur le développement des projets urbains qui ont permis de développer une vision globale de la ville et de mieux définir la notion de maîtrise d'ouvrage urbaine. Les Ateliers d'Ariella Masbounji au Ministère de l'Équipement ont remarquablement démontré le travail qu'ont pu entreprendre un certain nombre de collectivités locales.

« Comprendre, Penser, Anticiper la ville », tel était le titre du colloque organisé par le ministère de l'équipement en 1992 à Strasbourg. Cette rencontre avait pour objectif de définir le projet urbain.

Nous y avons participé et en 1998 notre projet urbain sur la ville de Rennes faisait l'objet de l'un des ateliers du ministère.

Vers la ville archipel

Respecter le cadre de vie et permettre à chacun de trouver le logement qui lui convient. Rennes Métropole : une politique qui additionne les forces de chaque commune pour bâtir une agglomération solidaire et dynamique pour le bien-être de chacun.

Comment et avec quels moyens ?

Hier la ville centre c'est-à-dire Rennes pouvait répondre seule aux problèmes d'habitat, d'équipements, d'activités et de transport. Cela n'est plus possible aujourd'hui. Il faut travailler ensemble sur la ville archipel.

Définir la ville archipel

De la même façon que le maire de Rennes ne peut pas tout régler, aucun autre maire de l'agglomération ne peut le faire seul dans sa commune. Il faut mettre en place une politique commune dans tous les domaines de la vie urbaine. Cela se fait pour les transports et l'économie et, chacun y trouve son compte.

Comment ?

Nous avons ensemble mené une réflexion sur la ville archipel par le biais de conférences et d'échanges sur la ville en évolution entre les élus et les services de l'agglomération et des communes.

Et nous nous sommes servis du dossier PLH pour traduire les objectifs du vivre ensemble

Les Conférences

Il s'agit d'essayer de bien comprendre l'évolution de la ville et donc de la société, mais aussi de s'interroger sur l'action publique qu'il faut mettre en place pour répondre aux nouveaux défis de la ville archipel et le rôle des acteurs qui font la ville.

Saisir l'évolution des modes de vie, qui va aujourd'hui plus vite que les opérations d'aménagement et comment partager une culture urbaine qui permette de mieux agir et quel rapport on doit mettre en place avec les élus des agglomérations, c'est-à-dire de la maîtrise d'ouvrage publique pour répondre le mieux possible à une demande de plus en plus diversifiée.

A partir d'experts sociologues, historiens, psychologues, ou économistes comme :

François de Singly : celui-ci explique comment l'individualisme dessine l'idéal d'une société où chacun serait un individu « à part entière » ;

Jean Viard dit que le temps libre et son corollaire la mobilité de masse ont modifié bien au-delà de ces faits quantifiables nos façons de vivre ;

Alain Bourdin explique que l'individu devient le centre du monde, chacun vit dans un monde où il doit

sans cesse choisir, se différencier, changer de place, créer des significations nouvelles. Cette civilisation des individus produit des formes urbaines, une organisation sociale et des modalités d'action totalement nouvelles ;

François Ascher dit que dans la troisième révolution industrielle ce n'est plus la boîte de conserve qui est intéressante mais le four à micro-ondes et le congélateur, qui deviennent des objets urbains décisifs... ;

François Bellanger explique qu'il faut offrir du gain de temps, à société nomade commerces d'itinéraire (les lieux du transport sont devenus des lieux usuels de centralité) ;

Alain Ehrenberg : la fatigue d'être soi – cette fatigue est inhérente à une société où la norme n'est plus fondée sur la culpabilité et la discipline mais sur la responsabilité et l'initiative. Elle est la contrepartie de l'énergie que chacun doit mobiliser pour devenir soi-même ;

Louis Chauvel développe l'idée que les classes moyennes qui étaient le fer de lance de la société de consommation et qui tiraient à elles les autres groupes sociaux à leurs succès ne font plus rêver. Elles entraînent les autres dans leurs difficultés.

Quelle évolution de la société ?

Nous sommes à l'heure de l'individualisation. L'individu ou la personne est au centre de tout. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de vie collective mais chacun construit ses relations sociales. On peut « se fatiguer de soi-même » comme disent les sociologues.

A ce jeu on sent bien que tous les hommes ne sont pas à égalité. L'accès à l'information devient primordial et la capacité de trier dans cette information... d'où l'appartenance à des réseaux qui facilite les choses. On comprend que celui qui est en dehors des réseaux devient non seulement isolé mais déconnecté de tout.

Dans les grandes villes l'individu devient le centre du monde. Aujourd'hui chacun est sans cesse invité à faire des choix, à se différencier de son voisin, à bouger et à innover.

Cette ville qui peut apporter d'immenses satisfactions à certains, peut aussi, pour de multiples raisons, en décevoir d'autres, ceci pouvant engendrer insécurité et obsession du risque.

Les acteurs de la ville et en particulier les acteurs publics, malgré leur volonté d'agir, ne pourront véritablement réussir à satisfaire les habitants de ces métropoles, s'ils ne réussissent pas à « produire des offres désirables, ou au moins acceptables pour la majorité d'entre eux. » (Alain Bourdin)

Les politiques publiques sont là pour faciliter les choix et empêcher les choix subis.

La mixité sociale que nous revendiquons n'est pas seulement spatiale mais temporelle. Cela veut dire que l'accès à l'éducation, à la santé et à la culture

dans le cadre d'une mobilité accrue est aussi primordiale qu'une politique de l'habitat spatialisée.

La ville au choix, c'est la ville individualisée ou personnalisée que chaque habitant taille à sa mesure ou à sa façon en fonction de ses besoins et de ses désirs personnels. Il faut noter que la demande sociale n'a pas toujours raison.

C'est là qu'intervient le politique.

« Faire société », comme le dit Jacques Donzelot, devient un acte collectif, une volonté politique au sens noble du terme, qu'il faut promouvoir dans le cadre des politiques publiques.

Le projet politique doit aider la société à s'inventer elle-même

Nous sommes à l'heure de « la société de l'hyperconsommation » comme le dit Gilles Lipovetsky dans son dernier livre *Le bonheur paradoxal*.

La consommation pour soi dans une logique subjective et émotionnelle. Nous sommes devant un phénomène d'individualisation des attentes, des goûts et des comportements. Une consommation émotionnelle. Cela rejoint les propos de François Bellanger, qui note aussi cette individualisation des comportements à travers la dichotomie entre les courses du quotidien que l'on souhaite faire le plus rapidement possible dans des magasins où l'on ne fait pas la queue et le temps privé que l'on perd à sa guise quand il s'agit de déambuler dans des magasins où ce n'est pas tant les produits que l'on vend qui le caractérise mais l'ambiance (ex : Nature et Découverte).

Nous sommes partis d'une démarche sociologique pour nous rendre compte que la structuration de nos agglomérations n'était pas adaptée à l'évolution des modes de vie.

Le constat est sans appel

Les conséquences de la métropolisation sur la structuration et l'organisation du tissu urbain au plan morphologique.

- ✓ l'une des premières conséquences de la métropolisation reste sur le plan morphologique, l'association organique de plusieurs villes entre elles, petites et grandes, qui autrefois pouvaient prétendre exister séparément (mêmes étant proches) n'existent qu'unies ou dépendantes l'une de l'autre, alors même qu'elles peuvent être relativement éloignées l'une de l'autre ;
- ✓ conséquence le polycentrisme qui constitue précisément l'association de plusieurs villes petites et grandes entre elles dans un système métropolitain ;
- ✓ ce polycentrisme n'est pas aréolaire mais de plus en plus réticulaire c'est-à-dire qu'il y a une mise en réseau entre des centres de différentes importances. Il y a multiplication des centres principaux et ils

peuvent se situer à la marge du système métropolitain ;

✓ difficile à délimiter, le périmètre du territoire métropolitain et le centre lui-même de l'ensemble urbain métropolisé ;

Le territoire urbain métropolisé est une forme au contour flou et au centre de gravité qui peut changer (centralité éphémère) ;

✓ le paysage urbain contemporain métropolisé forme un ensemble hétéroclite dont les composantes sont inséparables et qui sont d'ailleurs pratiquées, perçues et vécues comme tel par les habitants (l'urbain, le péri-urbain, et le rural ne sont pas juxtaposés ils s'interpénètrent l'un l'autre parfois au détriment l'un de l'autre, parfois en se confortant l'un l'autre...);

✓ l'invalidation du dualisme qui oppose le rural et l'urbain, la ville et la campagne, la nature et la ville (voir les projets souvent liés au transport en commun ou bien la reconquête des berges de fleuves du rôle de la nature dans la ville (certes une nature domestiquée, Bordeaux, Lyon, Nantes, Rennes, pour prendre quelques opérations significatives...)).

Les campagnes deviennent urbaines, le rural et l'agriculture deviennent urbains et la nature devient urbaine.

En contrepartie il y a aussi la ruralisation de l'urbain.

En effet, de par son extension la ville englobe des pans entiers de nature agricole ou sauvage qui deviennent des morceaux de ville, parfois même des centralités urbaines vertes nouvelles (voir l'évolution de notre modèle de développement, qui va nous obliger à revoir la manière de vivre la ville et de se déplacer et d'inventer de nouvelles formes de loisirs).

✓ La nature dans ce nouveau contexte acquiert le statut de nouvelle monumentalité urbaine : il n'y a pas de vide et de plein, tout est plein et dans cet ensemble hétéroclite la nature joue le rôle de repère, de mémoire et de nouvelle centralité.

Michel Corajoud le dit en parlant de la monumentalité du paysage dans la ville d'aujourd'hui. Il ne faut plus parler de vide et de plein : la campagne est, elle aussi, un plein.

✓ La non-séparation de la ville et de la non-ville, on est partout dans l'urbain dans la ville de demain.

Le dossier PLH

Le PLH a été acquis à une quasi unanimité. Rennes Métropole a organisé de très nombreuses réunions pour arriver à ce résultat. Il faut insister sur le dialogue permanent mis en place par le vice-président à l'habitat, les services de la DGST et les maires de communes. Cette politique a un coût, d'où la mise en place de la fiscalité mixte qui permet de financer cette politique approuvée globalement. Cet impôt permet

de conserver l'autonomie communale face aux évolutions probables de la taxe professionnelle.

Donner plus de moyens aux communes

La mise en place de la fiscalité mixte : c'est plus de moyens pour les communes de l'agglomération et donc plus de pouvoirs pour les maires.

Pourquoi ? Les interrogations sur la satisfaction des besoins en matière de logement est nationale. Tout le monde en convient et les nombreuses réunions faites dans les communes pour la présentation du diagnostic du PLH ont bien fait ressortir que tous les élus partageaient ce constat.

Quand on parle de nouveaux impôts dans une agglomération ou bien d'augmentation des impôts il ressort toujours l'idée que tout ce qui se fait par l'intercommunalité est négatif et tout ce que les communes font directement est positif.

Je vais délaissier un moment le logement pour parler de l'économie. Je vais démontrer que cette analyse est fautive. La dotation solidarité communautaire n'est pas la seule participation de Rennes Métropole à la solidarité intercommunale.

L'économie, aucun élu qu'il soit de la majorité ou de l'opposition ne conteste le pouvoir de l'agglomération dans ce domaine, ô combien sensible. Je vais prendre l'exemple de la ZAC des Touches sur la commune de Pacé. Le maire ne va pas critiquer le pouvoir de l'agglomération dans ce domaine, alors qu'il va obtenir 9 millions d'euros de subvention par l'agglomération.

Et pourquoi il ne va pas critiquer le pouvoir de l'agglomération dans ce domaine ?

Pour plusieurs raisons : non seulement parce qu'il aura une participation significative et qu'il est conscient de cet effort de solidarité, mais qu'en plus, quand il faut négocier avec des enseignes commerciales importantes le pouvoir de l'agglomération lui permet une latitude plus grande dans le rapport de forces à établir. Ensuite l'agglomération a des services de qualité qu'une commune seule ne peut se payer dans ce domaine. Enfin, quand je vois en réunion d'agglomération le maire de Pacé et le vice-président aux affaires économique échanger ensemble, je m'aperçois que le maire de Pacé est heureux de pouvoir travailler en complicité professionnelle et politique avec l'agglomération.

Les communes de l'opposition qui défendent le libéralisme en politique ne disent pas un mot sur l'action économique qui est de la compétence de l'agglomération.

Il en est de même pour les transports. Quel maire revendique la gestion directe de ce dossier ?

Personne, car tout responsable politique sait bien que les coûts des déplacements sont tels qu'ils doivent être pris en compte par une autorité supérieure. Le coût pour l'usager est restreint et la participation

importante de l'agglomération permet à chacun de prendre les transports en commun. Tout responsable politique sait l'importance de la mobilité dans le mode de vie de nos concitoyens, pour l'emploi, l'habitat et les loisirs, l'accès à la culture.

C'est-à-dire la mixité temporelle.

Faisons très attention quand on dit que nos concitoyens ne vivent que dans leurs communes. Toutes les études sociologiques le démontrent. Nos concitoyens consomment l'espace en fonction de leurs désirs et des facilités qu'ils y trouvent. Les limites communales sont artificielles. Ils les débordent systématiquement quand les solutions à leurs problèmes se trouvent ailleurs, que cela soit dans les services, l'emploi ou les loisirs.

Je reviens sur l'habitat. Un tiers des ménages sur l'agglomération ont des revenus inférieurs à 1 250 euros et les deux tiers ont moins de 2 500 euros par mois.

Aussi nous avons défini dans toutes nos opérations 50 % de logements aidés dont 25 % de logements sociaux.

Aujourd'hui on s'interroge sur ce chiffre de 25 % : il faudra peut-être l'augmenter et atteindre les 30 % (cela est à discuter).

Il faut mettre les moyens en place et la fiscalité mixte est l'un des outils que nous donne la loi pour se doter des moyens d'une politique de solidarité plus forte.

Prenons l'exemple de la commune du Rheu. Le maire a eu l'occasion d'expliquer que pour sa dernière opération urbaine il a touché de Rennes Métropole 188 000 euros. Si celle-ci avait été réalisée avec les nouveaux critères du PLH il aurait touché de l'agglomération 890 000 euros. Si l'on rapporte ces chiffres à la DSC qui était de 499 000 euros pour 2004 pour Le Rheu. Cela démontre bien que la fiscalité mixte donne plus de pouvoir au maire et plus de moyens dans le cadre d'une politique de solidarité voulue par l'agglomération.

L'aide de Rennes Métropole ne s'arrête pas à la DSC, c'est aussi l'aide aux opérations économiques donc à l'emploi et à l'habitat et c'est aussi par ricochet une aide à l'emploi puisque le salarié qui peut trouver plus facilement un logement incitera les entreprises à choisir l'agglomération rennaise.

Le PLH est nécessaire, mais cela n'est pas suffisant de le voter. Il faut l'appliquer. Les entreprises pourront-elles suivre la demande et les promoteurs répondre aux appels d'offres ? Nous répondons que c'est la capacité que les maires de l'agglomération auront de s'unir pour donner aux promoteurs des programmes significatifs et ainsi ils pourront peser sur les entreprises pour qu'elles embauchent. C'est ainsi que la stratégie de développement de l'habitat peut prendre tout son sens. Il faut être forts ensemble. Oui, il faut un pouvoir plus grand au sein de Rennes Métropole pour mettre ce PLH en marche dont je rappelle que tout le

monde partage le diagnostic. Le PLH a permis de très nombreuses réunions. Le Président lui-même s'est déplacé à de nombreuses reprises pour répondre à la mise en place de la fiscalité mixte.

Mais il y a aussi les équipements, après l'économie, les transports et l'habitat (bien sûr, les grands équipements culturels jouent un rôle essentiel dans la concurrence des agglomérations). La baisse des actifs dans les années futures renforcera encore l'attractivité que représentera cette offre. Marseille construit son musée des civilisations, Metz reçoit une antenne de Centre Georges Pompidou, Lyon va accueillir le musée des confluences, Strasbourg a construit son musée de l'art contemporain, sans parler de Nantes et Lille. Rennes réalise les Champs Libres. Son ouverture, comme le VAL en son temps, a été un succès. Il répond à notre conception de la mixité sociale qui n'est pas seulement spatiale mais aussi temporelle, c'est-à-dire que la santé, l'école et ici la culture soient accessibles à tous. La concurrence entre les agglomérations sera très forte. Il ne faut pas l'oublier. C'est notre responsabilité d'hommes politiques d'anticiper, anticiper et encore anticiper.

Je vais même plus loin. J'espère que nous saisissons la création de la taxe additionnelle pour augmenter la taxe professionnelle. Il faut rappeler que notre taux de 16 % se situe deux points en-dessous de la moyenne nationale et que des villes comme Bordeaux, Marseille, Strasbourg et Toulouse ont des taux qui vont jusqu'à 26 % bien au-delà de la moyenne. Ces villes gérées par la droite, ne font pas fuir les entreprises, que je sache ! Or cette taxe professionnelle ne pouvait être augmentée qu'après avoir créé la taxe additionnelle.

Il faudra d'ailleurs aussi augmenter le reversement transport (dont je rappelle que le montant est aussi payé par les administrations et pas seulement par les entreprises).

On critique les dépenses de Rennes Métropole mais il n'y a pas un seul maire de droite qui propose certaines économies : nous dépensons chaque année 200Ha pour l'urbanisation alors que l'on pourrait faire le même programme et même plus sur 100Ha. On réduirait ainsi l'étalement urbain et les infrastructures de desserte.

Le PLH de Rennes Métropole est définitivement adopté (juin 2006). Les conventions avec les communes sont négociées et sont aujourd'hui signées.

Il faut noter l'importance de la démarche de dialogue et de concertation et que chaque maire a signé avec le président son engagement dans le PLH.

Nous avons franchi un pas significatif dans la mise en place d'une politique de l'habitat juste et conséquente qui doit nous permettre de faire face aux demandes pressantes de nos concitoyens.

Il ne faut pas nous arrêter là.

Compte tenu des enjeux liés à la mise en œuvre du PLH, à la nécessité de répondre à la diversité de la demande (sociale, générationnelle...) et de préserver

la qualité du cadre de vie, il convient de proposer de nouvelles formes urbaines, plus compactes, plus diversifiées. Ces nouvelles formes urbaines ne seront acceptables, et acceptées, par les habitants qu'à la double condition d'une grande qualité des espaces publics et d'une grande qualité du logement. Les habitants sont en effet prêts à vivre dans de nouvelles formes urbaines sous réserve que leur intimité soit préservée et que le logement soit adapté à leurs modes de vie et que les services urbains (transport en commun, équipements) soient facilement accessibles. Or, on constate que la conception des logements a très peu évolué et qu'un travail important reste à faire avec les professionnels et les maîtres d'ouvrage.

Nous avons réalisé un cd-rom sur les formes urbaines pour montrer les différentes possibilités de réalisation.

On retrouve la notion de culture urbaine.

Cette volonté de travail en commun n'est pas une vision centralisée de l'agglomération ni une vision technocratique qui ne respecterait pas la liberté des communes. Au contraire, en donnant des moyens financiers supplémentaires aux communes, cette politique de solidarité permet à chaque maire, suivant l'identité de son territoire, de réaliser des opérations urbaines adaptées au contexte.

Il faut continuer dans cette démarche de qualité, qui demande des services compétents à Rennes Métropole. Pour prendre un seul exemple : le service études urbaines est très souvent sollicité pour intervenir auprès des communes.

Pourquoi faut-il construire autant de logements ?

Cette demande de logement ne sort pas de la tête de fonctionnaires ou d'études sophistiquées. Ce sont les besoins de logement de l'agglomération à partir entre autre des chiffres de l'INSEE et chaque commune est invitée à prendre sa part dans la réalisation des 4 500 logements par an jusqu'en 2012.

Les logements construits n'ont rien à voir avec les grands ensembles des années 60. Ce sont de petits collectifs de un, deux, trois, quatre étages suivant les lieux qui les accueillent. Les maisons individuelles ne sont pas oubliées. On pourra en construire plus parce que les terrains seront limités à 350 m² pour 80 % de ceux-ci.

Sans vouloir être désagréable on ne peut pas dire que les lotissements des années 70 et 80 ont servi la démarche de l'identité communale. La preuve est donnée par le fait que les communes ont de plus en plus recours à la procédure ZAC qui permet l'intervention d'une véritable maîtrise d'ouvrage urbaine et de faire appel à des urbanistes et des paysagistes qui travaillent à partir du contexte géographique et historique.

Ces opérations urbaines se font la plupart du temps sans expropriation, par accord amiable.

Cette intervention importante va-t-elle détruire le cadre de vie ?

Compte tenu des enjeux liés à la mise en œuvre du PLH, à la nécessité de répondre à la diversité de la demande (sociale, générationnelle...) et de préserver la qualité du cadre de vie, il convient de proposer de nouvelles formes urbaines, plus compactes, plus diversifiées.

Ces nouvelles formes urbaines ne seront acceptables et acceptées par les habitants qu'à la double condition d'une grande qualité des espaces publics et d'une grande qualité du logement.

Souvenons-nous de la déclaration de personnes lors de l'exposition « Envie de Ville » qui nous disaient : « les promoteurs construisent des logements pour vendre, et non pour habiter »

Les moyens financiers que nous mettons dans cette politique de l'habitat (50 millions d'euros par an) nous autorisent à être exigeants et à veiller à ce que certains professionnels ne profitent pas de la situation pour faire flamber les prix.

De la même façon, il nous faut être actifs dans les réserves foncières pour ne pas laisser s'installer des références de prix qui rendront difficile nos opérations de mixité sociale.

Cela demande une politique foncière dynamique par des achats dans le territoire de Rennes Métropole pour réaliser le PLH. Nous y consacrons aujourd'hui 10 millions d'euros. Mais c'est aussi avoir des périmètres de ZAD dans le cadre du SCOT qui prévoit les extensions urbaines et ensuite de négocier avec le monde agricole pour conserver une agriculture péri-urbaine et de participer à des achats fonciers si nécessaire. Le rôle de l'E.P.F. pourrait être très utile dans cette dimension de l'intervention. Le Président va réunir le mercredi 20 juin les maires de l'agglomération pour présenter et discuter de cette politique qui est la base d'une politique urbaine efficace.

Il en va d'une gestion économe des deniers publics.

Or, il faut bien expliquer aux maires que les promoteurs n'ont pas la même logique quand ils achètent un terrain : ce qu'ils regardent dans un bilan c'est le prix auquel ils peuvent vendre le logement et ensuite ils proposent un prix d'achat du terrain au vendeur. Les collectivités locales doivent au contraire tenir des prix raisonnables pour avoir des références cohérentes et empêcher le dérapage des prix et des incidences sur le coût de l'immobilier.

Une maîtrise d'ouvrage urbaine forte au niveau de l'agglomération

Une organisation des services au service des choix politiques

Cela pose le problème de l'organisation des services de l'agglomération, qui conduit à s'interroger sur les différences entre la communauté urbaine et la communauté d'agglomération.

Le cadre de la communauté d'agglomération laisse aux maires un véritable pouvoir d'action et demande aux élus de l'agglomération et aux services de négocier sans cesse les politiques publiques qui sont mutualisées.

Ainsi, le dossier PLH a entraîné de très nombreuses réunions pendant trois ans. Cette négociation obligatoire n'est pas une fragilité : pourquoi ?

Elle oblige à une démarche pédagogique volontaire : le travail de culture urbaine entrepris, entre autres, par l'organisation des conférences a permis de partager une analyse de l'évolution de la société et des modes de vie.

La contractualisation du PLH oblige les maires à s'engager sur des objectifs précis mais aussi, en contrepartie, à solliciter Rennes Métropole des appuis nécessaires pour réaliser les objectifs du PLH. La mise en place des référents qui suivent chacun trois ou quatre communes qui ne sont pas regroupées par secteur permet aux maires d'interroger Rennes Métropole de façon rapide, globale et précise.

Le fait que les référents dépendent de la DGST et pas d'une direction autonome permet un dialogue entre les services spécialisés de la DGST, comme les études urbaines, et les communes, où chacun fait un bout de chemin pour intégrer les demandes des communes et les exigences de la politique globale.

La volonté de la qualité urbaine permet d'organiser un débat sur la répartition des rôles entre la maîtrise d'ouvrage urbaine, l'aménageur et la maîtrise d'œuvre.

Il n'y a pas de bonne maîtrise d'œuvre urbaine sans une bonne maîtrise d'ouvrage urbaine. Il faut un aller-retour entre les deux. L' élu ne doit pas déléguer tout, comme cela peut se faire aujourd'hui, face à des grands groupes qui proposent aux élus de s'occuper de l'opération dans son entier. Il ne faut pas tout déléguer parce que la composition urbaine entraîne des questions sur l'évolution des modes de vie que les élus doivent discuter avec les citoyens et la maîtrise d'ouvrage urbaine. Je m'aperçois que les élus ont tendance à penser que le projet urbain est l'affaire de l'urbaniste, alors que ce sont eux qui doivent avoir la réflexion sur la ville avec des experts qui doivent travailler avec les services de la ville ou de l'agglomération et ensuite demander aux urbanistes de les traduire par une composition urbaine. Il ne faut pas dissocier le projet urbain du rôle politique. A Rennes, il y avait une équipe de maîtrise d'ouvrage pour conduire le projet des Bords de Vilaine avec un maître d'œuvre urbain indépendant, Alexandre Chemetoff. Le choix d'une personnalité puissante comme celle-ci n'était possible que si la maîtrise d'ouvrage urbaine était forte et représentée par le politique et l'aménageur public.

Ce fut le cas, et il n'y a pas eu de problème relationnel.

En revanche, en ce qui concerne d'autres projets on note ou bien l'absence du politique ou bien celle de l'aménageur et c'est l'urbaniste qui fait tout ou bien le politique et l'aménageur s'impliquent tellement que l'urbaniste ne peut plus s'exprimer. On comprendra qu'il faut un équilibre entre le politique, son aménageur et le maître d'œuvre. Ce fragile équilibre demande beaucoup de doigté, d'exigence, de volonté et de présence. L'absence de participation réelle des élus dans la conduite d'un projet urbain se traduit toujours par une montée de tension dans les relations entre la Sem et son maître d'œuvre urbain. Les projets urbains sont dans un temps long. Il faut donc un équilibre et des possibilités d'expression qui deviennent plus faciles à trois qu'à deux.

Dans une agglomération, il y a un certain nombre d'opérations qui peuvent se faire et c'est bien, pour une collectivité, d'avoir différents maîtres d'œuvre urbains. Il peut y avoir du renouvellement urbain, une requalification de centre-bourg, etc. Il faut savoir choisir des urbanistes selon la spécificité de l'opération. Ce travail en amont est très important et il est souvent peu fait car cela demande une capacité de connaissances qui est très inégalement répartie dans les villes et les agglomérations. Il faut pouvoir se renouveler. C'est une exigence qui quelquefois bouscule les habitudes. C'est aussi une question de culture urbaine.

Le service des études urbaines est là pour accompagner le maire dans sa réflexion opérationnelle.

Il nous arrive qu'un maire nous dise qu'un aménageur privé est venu le voir et lui propose de faire une opération d'aménagement qui ne coûtera rien en aménagement. Le maire nous interroge par rapport au coût d'une SEM ou d'une opération publique. Ce que l'aménageur privé oublie de dire, c'est qu'il se rémunère sur l'opérationnel puisqu'il fera toutes les opérations de promotion.

Le rôle des services de la DGST est donc en amont d'une opération de dialogue avec la commune pour bien définir la stratégie à employer suivant la commune.

Les élus ont du mal à rencontrer de nouvelles équipes. Il y a une peur de mettre en difficulté des équipes locales et de se le voir reprocher par le local. Or une ville qui bouge et fait appel à l'extérieur donne au contraire leurs chances aux équipes locales qui sont prises dans la dynamique et la reconnaissance du travail anticipatif fait par la ville et l'agglomération. Il faut un échange culturel, il faut participer à des colloques pour rencontrer d'autres professionnels et aussi d'autres démarches.

La maîtrise d'œuvre urbaine représente un travail intellectuel, et une collectivité ne travaillera bien avec celle-ci que si les interlocuteurs sont à l'aise ensemble. En dehors du travail proprement dit, il faut que les gens aient envie de se cultiver ensemble. Des difficultés

apparaissent quand les évolutions n'ont pas été faites ensemble, que l'on ne sait plus qui fait quoi.

Je prends souvent l'exemple du Café Costes : à son ouverture, on ne savait plus qui, du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre, a fait le succès de son image. Cette confusion apparente est signe qu'un dialogue s'est établi. Il est important de dépasser le système de concours, les appels à candidatures, la vision juridique et administrative. Je dis aux maires, « choisissez, rencontrez diverses personnes, dialoguez... ».

Nous faisons très attention de traiter tout le territoire de Rennes Métropole de la même façon. Dans l'urbanisme il ne faut pas que les urbanistes reconnus ne travaillent qu'avec la ville centre. Le Président de Rennes Métropole insiste sur l'égalité du traitement entre les communes. L'histoire est là pour nous enseigner cette démarche. Dans les années 60 la commune du Rheu a, avec Jean Châtel puis Jean Auvergne, fait venir Gaston Bardet pour travailler sur le projet urbain de la commune. Aujourd'hui le maire Jean-Luc Chenut poursuit cette exigence en travaillant avec Nasrine Seraji architecte urbaniste qui a une double culture anglo-saxonne et iranienne. De même, Alexandre Chemetoff qui a travaillé sur Rennes et Candidat sur une commune de l'agglomération Corps-Nuds. L'équipe Boscop de Lille travaille sur Cintré, commune de 2 000 habitants.

Le maire de Saint-Jacques Emmanuel Couet et hier Daniel Delaveau avec un équipe de maîtrise d'œuvre formée de Pranlas Descours et de Delmar font un travail remarquable de réalisation de nouvelles formes urbaines mieux adaptées à l'évolution des modes de vie.

La démocratie, c'est la vie. Trop d'élus abandonnent en laissant le champ libre à l'urbaniste ; il faut un dialogue continu... Le vrai problème, c'est la culture urbaine. La ville, c'est là où des gens vivent. On parle beaucoup de démocratie participative. Je me demande s'il n'y aurait pas une certaine tendance des élus et des professionnels à se protéger des citoyens.

Ensuite nous amorçons un autre débat sur l'organisation des déplacements, le réseau d'infrastructures et le développement du territoire métropolitain.

Ce travail se fait avec l'Etat, la région le département et Rennes Métropole (service de la DGST et de la DPAAE).

— A partir d'un diagnostic partagé entre les acteurs :

- ✓ Maîtriser la congestion de la rocade et de certaines pénétrantes
- ✓ Préserver la fluidité du trafic de transit
- ✓ Améliorer la sécurité routière
- ✓ Favoriser l'usage des transports en commun
- ✓ Réduire les émissions de polluants liées au trafic automobile
- ✓ Prise en compte des niveaux d'investissements

- ✓ Accepter de travailler ensemble sur des scénarios, c'est aussi s'interroger ensemble sur des choix d'investissements les plus efficaces pour un projet collectif.

Dans le cadre du SCOT la notion de ville archipel et de son corollaire de la ville des proximités permet donc un dialogue entre les acteurs publics sur la ville.

Le thème de la mobilité, qui n'est pas la vitesse, permet de défendre l'idée de la fluidité en limitant la vitesse sur les voies importantes et d'aller au bout de l'idée de réaliser des couloirs de bus sur des axes structurants de la ville archipel. (réduire les vitesses, c'est réduire les nuisances et les émissions de gaz à effets de serre – respect du protocole de Kyoto).

Le développement de la ville archipel au niveau du SCOT amène à renforcer les déplacements sur l'étoile ferroviaire, seul possibilité de TC performant au niveau de l'aire urbaine.

C'est la conception portée par Rennes Métropole de la ville archipel qui permet ce dialogue avec les autres partenaires publiques et les différents niveaux de la démocratie.

La ville des proximités corollaire de la ville archipel pourquoi ?

L'économie d'espace, l'allongement de la durée de la vie, le développement des emplois de service à la personne qui sont souvent le fait de familles monoparentales avec des revenus modestes, la recherche de l'identité communale tout cela milite pour un renouvellement urbain des centres bourgs, une respiration des communes par des ceintures vertes et une économie d'équipements d'infrastructures pour économiser les ressources naturelles.

La ville des proximités n'a rien à voir avec l'esprit de village parce qu'elle s'appuie sur des politiques communes mutualisées qui permettent l'échange dans le territoire de la ville archipel. Elle permet de trouver tout ce qu'il faut sur un territoire pour la vie quotidienne et d'être en relation constante avec le tout pour se mouvoir librement et répondre à la notion de mixité temporelle.

Une démarche de dialogue efficace et pédagogique

L'Atelier des formes urbaines de la métropole Rennaise est là pour aider les maires à créer un dialogue entre eux et à établir leur stratégie urbaine et opérationnelle.

- ✓ lancement de la démarche Dix maires Dix architectes Dix promoteurs pour Dix projets innovants dans la réduction des charges, l'invention de nouvelles formes urbaines et la maîtrise du coût du logement (inauguration du programme sur Mordelles d'une opération faite par Christian Hauvette qui réinterprète la longère c'est aussi

dépasser la dualité logements collectifs maisons individuelles...);

- ✓ le coût du logement : un travail spécifique avec les entreprises les promoteurs et les architectes ;
- ✓ les démarches spécifiques avec les communes : Cintré un lotissement dense, Corps-nuds une étude globale suite à la réalisation du PLU ;
- ✓ le lancement de deux études de secteurs sur Cesson Nord et bientôt sur Bruz sous l'égide de Rennes Métropole ;
- ✓ la démarche ADDOU de l'AUDIAR sur la commune de Vézin ;
- ✓ le travail constant des référents qui alimente les communes préviennent les incompréhensions éventuelles et participent à la stratégie urbaine ;
- ✓ les guides promenades qui permettent de donner un visage à la ville archipel ;
- ✓ l'exposition ludique sur le SCOT avec la maquette en chocolat pour donner envie de vivre cette métropole.

La démarche de Rennes Métropole interroge la recherche, interpelle l'Etat pour que celui-ci participe à la stratégie et ne soit pas seulement dans un rôle de contrôle des procédures issues des lois que le parlement vote.

Un seul exemple : lors du passage à l'an 2000 un colloque s'est tenu à Rennes sur la ville de demain. Nos concitoyens nous disaient que de Saint-Malo à Rennes en passant par Notre-Dame des Landes, Nantes et Saint-Nazaire se construisait une nouvelle agglomération qui doit être capable de répondre à la demande diversifiée de nos compatriotes.

Qu'en est-il des territoires entre le pays de Rennes et le pays de Nantes : que se passe-t-il ?

Voici un beau sujet de dialogue à mettre sur la table.

La grandeur de l'action politique se situe dans cette confrontation entre un devoir d'anticipation et une responsabilité très immédiate, sanctionnée par le suffrage universel. Pour certains la tentation de l'immobilisme peut l'emporter. Nous ne pensons pas, pour notre part, pouvoir déroger à l'impératif de l'action.

Notes

* – Vice-président de Rennes Métropole chargé des formes urbaines.

– Conseiller municipal délégué au patrimoine et au tourisme à la ville de Rennes.

– Enseignant en école d'architecture et à l'IFU (institut français d'urbanisme et consultant en stratégie urbaine et projet urbain).