

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

GUIDE

Connaissance des enjeux du territoire d'intervention de l'interlocuteur

- Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?
- La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?
- Existe-t-il des projets locaux, proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?
- Quels sont les potentiels de mutation foncière identifiés par le PLU ou dans le MOS (en ha ou par rapport à la superficie du périmètre de référence) ?
- Les projets sont-ils déjà entrés en phase opérationnelle ?

Quels sont les outils et procédures dont disposent les collectivités concernées pour intervenir sur les opérations en quartiers de gare ?

- Structures opérationnelles : SEM, OPAC, Etablissement public foncier (préciser le statut), Etablissement public d'aménagement ?
- Organisation à l'intérieur même de la collectivité : quels services impliqués dans le suivi des opérations et des outils fonciers ?
- Modalités incitatives ou volontaristes ?
- Échelles d'intervention : à la parcelle, à l'îlot, sur un secteur d'aménagement ?

- Procédures utilisées / pouvant être utilisées :

- . Dispositions du PLU (préciser les articles et dispositions précises permettant d'encourager la densification) ;
- . Procédures de ZAC : idem, précision des dispositions ;
- . Utilité publique ;
- . Maîtrise foncière : quelle politique de préemption, de maîtrise des prix ?

Temporalités et rythme des interventions

Délais nécessaire pour une transformation éventuelle des secteurs gare (si transformation à la parcelle, à l'îlot ou au secteur) : la question du rythme de réalisation des opérations et de leur accompagnement auprès de la population.

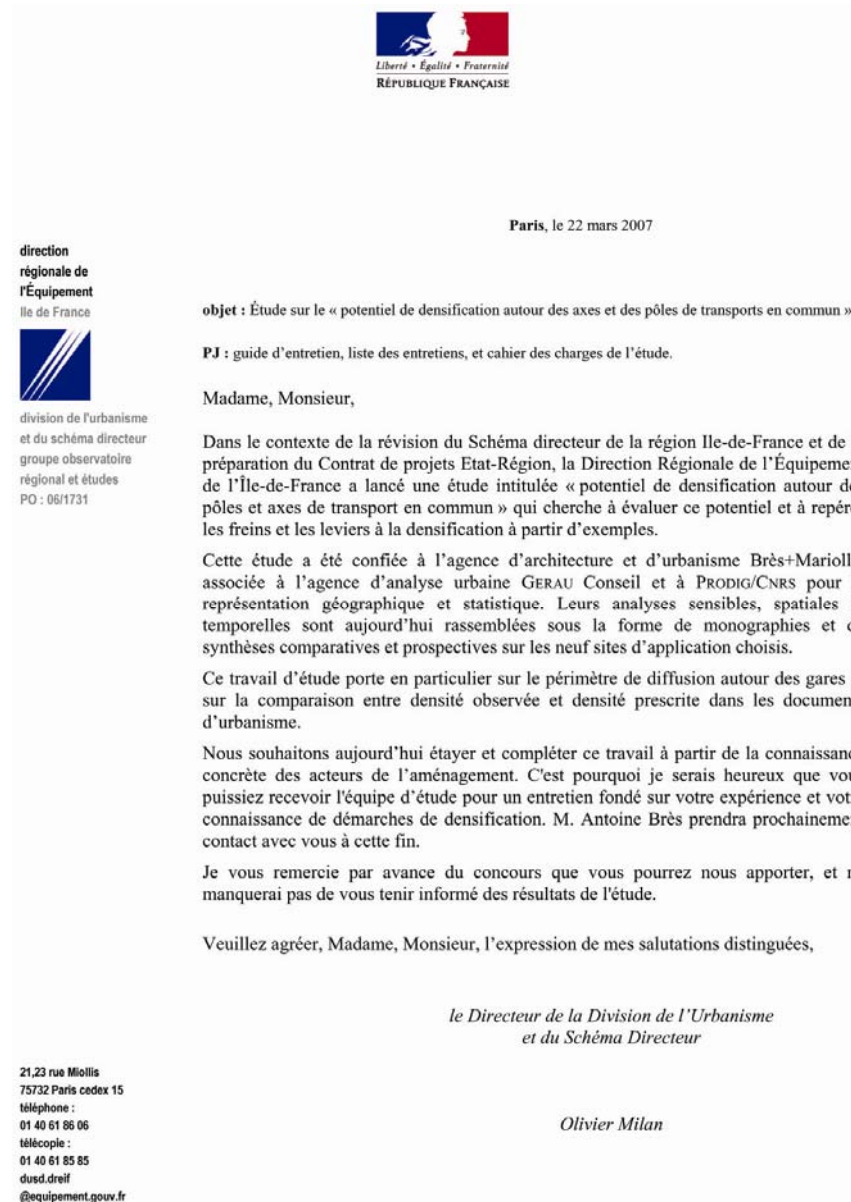
Bilan des actions déjà menées : les dispositifs qui ont fonctionné et les autres

Les arguments qu'il est possible de développer auprès des élus en faveur d'une densité qualifiée.

Une approche urbaine de la densité, qui dépasse les seules définitions par le bâti.

De l'intérêt d'une définition multi critères du processus de densification.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE



ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

M. HEUZÉ (11/04/07)

Directeur Général de Nexity – Villes & Projets

M. BOUVELOT (18/04/07)

Directeur général de l'EPF régional d'Ile de France

H. STREIFF (18/04/07)

D.G.A. « Développement urbain et économique » de Saint-Ouen (93)

Louis MOUTARD (24/04/07)

Responsable du pôle aménagement urbain à l'AREP

J. TOUCHEFEU (02/05/07)

Directeur de la Mission de préfiguration de l'OIN Orly Rungis Seine-Amont

A. BAIN (11/05/07)

Direction de l'Ingénierie Foncière et Immobilière / AFTRP

avec **M.-P. DEBEAUMONT** et **T. SIMON**

CATHERINE LÉGER (14/05/07)

Directrice Générale de la SIDEC

avec **Mme DUDINSKY** (D.G.A.) et **M. ADRAGNA** (Directeur du développement)

S. SORIANO (16/05/07)

(DGA des Services) et Ch. Ott (Directeur de l'urbanisme)

Ville de Pantin – Aménagement Urbain et Politique de la Ville

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Compte-rendu de l'entretien avec M. HEUZÉ
(11/04/07)

Directeur Général de Nexity – Villes & Projets

Les interventions de Nexity Villes & Projets autour des gares :

Nexity / Villes & Projets est lauréat du concours pour l'aménagement de Versailles Chantiers. Il intervient également sur le quartier de la gare d'Erment-Eaubonne, sur Saint-Ouen l'Aumône (autour de la gare de Liesse). Pour cette dernière opération, l'aménagement et les choix de densité ont été motivés exclusivement par l'arrivée ex abrupto de la gare sans référence de constructions existantes car en pleine nature.

Concernant les neuf sites de l'étude, Nexity a notamment beaucoup construit à Juvisy (ZAC Bords de Seine, etc.) et à Saint-Denis Université (programmes de bureaux essentiellement).

La prise en compte par Nexity de la proximité d'une gare :

Quand le projet est desservi par une gare, Nexity plaide pour la limitation du nombre de places de stationnement, dans l'esprit de la loi S.R.U.

La proximité d'une gare est à la fois un avantage et un inconvénient car certaines gares anciennes ont une mauvaise image (friches industrielles, gares de triage, quartiers voisins dégradés), seule une requalification globale du site est susceptible de changer la perception positive d'un quartier nouveau.

Par ailleurs, l'arrivée d'une gare n'a pas toujours l'effet escompté : cf exemple de la gare de Vendôme : le Maire souhaitait développer des activités à proximité de la gare TGV mais en réalité les programmes de logements se sont beaucoup mieux développés.

La gare ne génère pas nécessairement une attractivité pour des programmes d'activités. Ainsi dans le projet d'Erment-Eaubonne, il est prévu de développer une offre d'activités à vocation locale, sans vraiment s'appuyer sur l'argument gare. L'objectif est, par la création d'une offre d'immobilier d'entreprise, de révéler une demande dormante qui n'a jamais pu s'exprimer.

Autres projets de Nexity Villes & Projets :

Le projet en cours d'élaboration sur le site Alstom (Docks de Saint-Ouen), la friche Guitel au Pré St Gervais, le Tripode à Nantes, l'îlot Gratiat à Joué-lès-Tours, site Renault Trucks à St Priest, etc...

Politique foncière de Nexity Villes & projets :

Sur certains projets, Nexity Villes & Projets peut prendre des positions foncières très en amont : achat direct de terrains et négociation dans le temps avec les collectivités pour connaître leurs intentions et les traduire par un scénario urbain accepté par tous (collectivités publiques, population, propriétaires et nous-même) (sites Alstom de Saint-Ouen et Renault Trucks en sont un bon exemple).

La question de l'échelle des projets :

Pour Monsieur Heuzé, les projets sont d'autant plus intéressants en matière de forme urbaine et de densité qu'ils ont pu être pensés à une échelle suffisante, c'est-à-dire qu'ils créent leur propre paysage, qu'ils « racontent leur propre histoire ». C'est le cas du secteur sur lequel a travaillé Nexity à Saint-Ouen l'Aumône : il avait en charge l'aménagement de toute la partie située à l'est de la gare et y a réalisé environ 500 logements.

Ce type d'échelle permet d'envisager une diversité de produits et des contrastes de formes urbaines (de la maison de ville au grand collectif) qui rend la densité acceptable. C'est cette approche que développe Apollonia : travail sur les changements d'échelle dans un même projet, sur les contrastes de formes urbaines et architecturales.

Elle permet également de créer l'intensité urbaine nécessaire à la vie du projet. L'échelle d'un projet doit permettre la création d'une « densité endogène » : la réalisation d'un nombre important de logements et d'activités génère par elle-même des services, équipements, commerces... donc une certaine mixité et un potentiel d'animation (cf. exemples du projet des Docks de Saint-Ouen ou des Docks de Marseille).

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

En cela, la ZAC est un bon outil car elle permet de réfléchir le plus souvent à une échelle globale. C'est la procédure la mieux adaptée à des projets d'ensemble recherchant la densité.

Intensité urbaine et espaces publics :

La qualité des espaces publics et des espaces verts est le corollaire de la densité. Penser qualité de l'espace public en mettant en second plan la densité est une démarche qui a capacité à faire adhérer la population à cette dernière (sans évoquer ce mot d'ailleurs). Nexity Villes & Projets est attentif à cette dimension dans ses projets.

L'impact du temps dans l'acceptation de la densité :

Plus le processus de réalisation est rapide, mieux il est accepté, car il offre rapidement une vision d'ensemble du quartier. C'est l'inverse de ce qui s'est passé dans les Villes Nouvelles qui se sont construites dans une logique de lots, ne laissant pas voir la cohérence d'ensemble.

Nexity participe toujours à la concertation avec la population pour expliquer le projet et « l'histoire qu'il raconte ».

Le contexte est-il favorable à la densification ?

Selon M. Heuzé, le contexte général est favorable à la densification chez les opérateurs (type SEM, etc.) et les professionnels de l'aménagement qui portent un discours sur la densité: beaucoup d'études et de réflexions sur le sujet (voir les travaux de l'Institut Nexity du Logement, du Club des aménageurs franciliens, ...).

La situation est beaucoup plus diverse parmi les collectivités. Sur certains projets, la recherche d'une certaine densité fait partie du cahier des charges proposé par la collectivité : c'est le cas du projet d'Ermont-Eaubonne ; et également de la ville de Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis).

Mais le plus souvent, les collectivités ont une attitude malthusienne et cette tendance semble s'accroître. Les Maires ont tendance à considérer le logement comme une charge pour la collectivité en raison des coûts qu'il génère en terme d'équipements. Toute production de logement devient pour eux donc problématique, à fortiori dans des projets denses. Cette tendance concerne même l'activité. La communautarisation de la taxe professionnelle a d'ailleurs amplifié ce phénomène (les communes préfèrent que les activités s'implantent sur la commune voisine dans la mesure où elles percevront, de toute façon, leur part de taxe professionnelle).

Les procédures de concertation de la population viennent renforcer cette tendance et les projets sont le plus souvent « dédensifiés » suite à la concertation.

Le rôle des documents d'urbanisme :

Dans les projets sur lesquels intervient Nexity / Villes & Projets, des adaptations réglementaires sont le plus souvent nécessaires et cela se fait le plus souvent sans trop de difficultés.

Monsieur Heuzé suggère d'imposer dans les documents d'urbanisme une constructibilité minimale dans certains secteurs plutôt qu'une constructibilité maximale, afin d'encourager des projets denses (pourquoi pas un PLD à l'envers, un plancher légal de densité ?!?) ; ou de raisonner en gabarit plutôt que d'imposer un COS (exemple du PLU de Montrouge).

...

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Les arguments en faveur de la densité :

- « La densité : un mode de vie, un choix de ville » : choisir la densité car elle crée l'intensité urbaine.
- La densité des projets permet d'offrir des prix de sortie modérés pour les logements grâce à l'augmentation générale de la charge foncière générée par le projet.
- Le risque de perdre de la population si on n'augmente pas l'offre de logements est un argument bien compris par les Maires.
- A l'attention de la population, l'argument le plus entendu est celui-ci : la densité est nécessaire si on veut que s'implante un boucher, un boulanger bref des services de proximité. Dans une moindre mesure, le même argument peut être développé concernant les équipements scolaires.

Obstacles à la densification :

Pour les opérations dans du tissu existant, il y a toujours une forte opposition des riverains.

Éléments favorables à la densification :

- La topographie de certains sites peut être favorable à la densité car la pente peut permettre des hauteurs importantes.
- Les éléments du Grand paysage peuvent être un atout (proximité d'un fleuve, d'une forêt...)
- Le passé des sites : beaucoup de gares situées à proximité des fleuves ont été le lieu du développement d'activités industrielles. Aujourd'hui en friches, ces activités laissent la place à de vastes emprises foncières bien situées et au fort potentiel de densification.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Compte-rendu de l'entretien avec M. BOUVELOT

(18/04/07)

Directeur général de l'EPF régional d'Ile de France

Témoignage en qualité d'ex DGA d'Apollonia, chez Nexity

- Le parti pris de la densité passait par des opérations de 300 logements plutôt denses, afin de créer une masse critique (exemple notamment de Juvisy), et permettant de « penser l'urbain avec le logement », c'est-à-dire de s'inscrire dans une logique de projet : faire passer la densité par le projet ».

- Réaliser des îlots témoins, c'est un « plus » pour la commercialisation, qui permet

- de donner de la crédibilité à la démarche
- de déclencher un mouvement, de créer l'événement. C'était notamment vrai lorsque le marché était en difficulté, et qu'il fallait le déclencher, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui où tout se vend facilement.

- L'Institut Nexity pour le logement (groupe de travail) a mis en évidence que l'un des facteurs principaux de défense de la densité tient dans l'argument du développement durable, c'est-à-dire de la consommation de carburant par habitant à l'échelle d'une agglomération, qui diminue dans les villes denses.

- D'autres arguments comme les économies sur les services, les coûts d'aménagement ne sont pas probants.

Témoignage en qualité de DG de l'EPF régional

Son rôle tout d'abord : l'EPF s'est doté d'un PPI (Programme Pluriannuel d'Intervention), et fait du portage foncier et de l'ingénierie pour le compte des communes. Ceci à toutes les échelles de temps : court terme (dans le cadre du droit des sols en vigueur), moyen terme (dans le cadre des élaborations de PLU et de projets), et long terme (SCOT, schéma directeur...). Dans le cadre du SDRIF, il défend des valeurs de mixité (% de logements sociaux).

L'EPF intervient comme aide à la décision des communes en fournissant des bilans d'aménagement qui montrent ce qui peut se faire sur un site et à quel coût.

Concernant des sites ponctuels comme les sites de gares, l'EPF défend les principes suivants :

- Nécessité d'anticiper sur le marché quand le privé est sur le point d'arriver, car alors, le foncier part très vite. Dans les sites dégradés, il existe un seuil ou un moment de basculement. Il faut anticiper, mais pas trop tôt non plus pour éviter des portages longs. La bonne acquisition est celle qui arrive juste avant le marché. Si la collectivité achète tôt, elle casse les prix et crée des prix de référence.

- L'intervention du privé ne peut se faire que dans un cadre de projet déjà posé par la municipalité qui donnera les règles du jeu (obligation de faire du logement social, prévision d'emprises pour des équipements...)

- Intervenant dans les sites constitués, il y a intérêt à rappeler, à regrouper les parcelles et les efforts, à optimiser les possibilités de construction.

- Quand le marché est là et pour éviter que les prix ne s'envolent, pratiquer la préemption pour les autres fonctions urbaines (services...).

- L'une des clés de la bonne densité réside aussi dans la mixité entre le logement et le bureau : faire les deux de manière équilibrée. A noter que dans son programme global d'intervention, le CA de l'EPF a préconisé de faire 35% d'activités économiques, et 65% d'habitat (c'est-à-dire ce que notre étude propose comme équilibres de mixité). M. Bouvelot est d'accord avec le fait que c'est également un bon équilibre à l'échelle des sites, sinon on parlera plutôt de secteur d'activité (cf Issy les Moulineaux).

- Un nouveau projet de densité doit s'accompagner d'une modification du droit des sols lui correspondant.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Réflexion plus générale sur le besoin d'une réforme foncière

- Les règles de densité doivent être morphologiques et non pas basées sur le COS. Ce serait même idéal d'éviter toute règle.
- On peut aller vers une démarche de densification « préférentielle » par secteurs de projets (comme sur Seine Amont) pour éviter les incitations étalées sur l'ensemble du PLU et qui sont chères et lentes à mettre en pratique (exemple, possibilité d'élever d'un étage en tissu constitué).
- Peut-être aller vers une « obligation de faire », passant par une taxe de constructibilité croissante au fur et à mesure que le propriétaire conserve son bien sans construire et droit de délaissement associé.
- Il manque globalement une réforme foncière où la question de la densité serait posée.

Réflexion plus générale sur les arguments en faveur de la mixité

- La densité doit être vue comme un « choix de vie », la possibilité d'échanges choisis et agréables, sans le besoin de se déplacer.
- Notion de « densité humaine » : permettre de multiplier les échanges aléatoires, les imprévus, l'intensité urbaine.
- Diversité des programmes et mixité des fonctions sont nécessaires à la densité.
- La notion de paysage est importante : il faut vendre les vides, « les vides sont plus importants que les pleins ». Défendre une obligation de volume intégrant espace public et espace privé. La « densité verte », illustre ce bon traitement des vides, faire de la « verdure dense ».
- « Faire la démonstration de la densité par le projet », c'est-à-dire par l'illustration, par l'image. Et « arriver à fabriquer l'îlot dense non Haussmannien (îlot fermé), à l'instar de Portzamparc, Yves Lion avec leurs « îlots ouverts ».
- Cf l'exemple d'Euro Méditerranée : approche du paysage à l'échelle du piéton par l'instauration de plans successifs, végétaux d'abord, puis bâtis de modestes hauteurs ensuite. Les bâtiments plus hauts sont en cœur d'îlot.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Compte-rendu de l'entretien avec H. Streiff

(18/04/07)

*D.G.A. « Développement urbain et économique »
de Saint-Ouen (93)*

Le contexte institutionnel

La densification est un objectif porté par les élus et étroitement corrélé avec celui de l'amélioration de la desserte en transports en commun.

La commune connaît depuis les années 1990 la dynamique urbaine d'une ville de 80 000 habitants alors que sa population est aujourd'hui de 44 000 habitants environ : 3 000 logements neufs dont 900 logements sociaux auront été construits et 1200 logements anciens privés réhabilités ou démolis entre 2002 et 2008.

Parallèlement depuis la fin des années 1990, la ville connaît un boom économique et 10 000 emplois ont été créés en une dizaine d'années portant le nombre d'emplois à 33 000 aujourd'hui.

La ville a donc renversé la tendance au déclin et à la paupérisation qu'elle connaissait. L'intervention sur l'habitat (densification et renouvellement urbain) y contribue fortement en diversifiant l'offre résidentielle sur la commune.

Cependant, il ne s'agit pas pour les élus que deux villes se développent en parallèle (la ville neuve et la ville ancienne, la ville prospère et la ville populaire, la ville résidentielle et la ville salariée). L'objectif de densification concerne l'ensemble du territoire et tous les types d'habitat. L'intervention porte aussi bien sur le parc social privé, qui est ancien et très dégradé mais qui participe fortement à l'identité communale, que sur les secteurs d'urbanisation nouvelle. L'objectif porte également sur le maintien d'une proportion de 40% de logements sociaux. Il porte enfin sur l'adéquation entre les emplois offerts sur le territoire et la qualification des habitants, et sur l'adéquation entre l'offre résidentielle et la demande de logements des salariés.

Les outils de la densification

La politique de développement fait suite à la réalisation du PLH (2000-2001) qui alertait les élus sur la situation difficile de la Ville. Elle s'est concrétisée à travers la révision du PLU (2004) qui a permis notamment de lever le PLD logement. Le PLU révisé encourage les secteurs de mixité emploi/habitat et limite la spécialisation du territoire. La révision du PLU a été un bon outil de pédagogie concernant les grands enjeux du développement de Saint-Ouen et le fait de pouvoir s'appuyer sur les conclusions du PLH était un atout essentiel.

Toutes les procédures sont mobilisées de manière à intervenir sur l'ensemble du territoire :

- Opérations de renouvellement urbain diffus avec la définition de secteurs d'étude. L'intervention sur le diffus est largement porteuse de densification. Le PLU a développé une approche très fine pour adapter le renouvellement à chaque îlot. Pour lutter contre l'habitat dégradé, la Ville de Saint-Ouen a utilisé tous les outils à sa disposition (OPAH, RHI,...) mais elle se heurte à la lenteur des procédures et à un certain désengagement de l'Etat.

- ZPPAUP qui devrait permettre de combiner intervention sur l'habitat ancien et préservation du patrimoine et d'intégrer l'histoire urbaine locale (un « projet urbain patrimonial »);

- Importantes ZAC à l'ouest du territoire communal et en relation avec les opérations menées dans les communes mitoyennes (studio Besson à Saint-Denis); et surtout opération des Docks qui concerne un quart de la surface urbanisée de la commune (hors espaces verts, cimetières,..).

- La question des outils fonciers de maîtrise des prix est plus problématique : les outils dont disposent les collectivités ne sont pas adaptés à la spéculation qui suit la densification. Actions menées par la Ville : un discours de modération des prix, des préemptions ciblées, imposition de 40 % de logements sociaux, des protocoles d'accord avec les promoteurs sur les prix de sortie. Mais ces interventions ont un effet limité car la ville ne peut en aucun cas maîtriser les prix de revente.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Le fait de mêler intervention sur le bâti ancien et constructions neuves a permis de densifier sans perte d'identité de la commune et c'est bien accepté par les habitants.

La densité à l'îlot des projets se rapproche de celle des arrondissements parisiens mitoyens. Cependant la présence de vastes espaces paysagers ou de cœurs d'îlots moins denses permet d'atténuer le sentiment de densité.

La Ville doit maintenant entamer une nouvelle phase de son développement : la prochaine révision du PLU (qui sera engagée dans le cadre du prochain mandat municipal) devra permettre de poursuivre le processus de développement engagé, tout en renforçant les exigences qualitatives.

Densification et desserte en transports en commun

La proximité d'un pôle de transport ne représente pas un critère décisif pour la fixation du prix pour le logement en première couronne parisienne (car on est toujours relativement proche d'un TC, surtout dans une commune peu étendue comme Saint-Ouen) ; elle compte davantage pour le tertiaire.

De plus, la présence d'une gare ou d'une station TC ne garantit pas la qualité de la desserte. Ainsi, bien que desservie par la ligne 13 du métro et par le RER C, la commune pâtit de médiocres conditions d'accessibilité en raison de la très mauvaise qualité de service de la ligne 13 (saturation).

La politique de densification menée par la commune est liée et dépendante de l'amélioration de la desserte en TC de son territoire et la Ville a plaidé dans le cadre du SDRIF pour les améliorations suivantes :

- Amélioration du service sur la ligne 13 ;
- prolongement de la ligne 4 jusqu' à la Mairie de Saint-Ouen et plus loin au pont de Saint-Ouen, pour assurer la desserte des Docks et décharger la ligne 13 ;
- nouvelle halte du RER C en bord de Seine pour la desserte du sud-ouest du quartier des docks ;

- projet Métrophérique qui devrait se connecter aux lignes 13 et 4 au droit de la station Mairie de Saint Ouen.

A plus court terme, la ville travaille avec la RATP sur la mise en place d'une desserte de surface du futur quartier des docks.

Les arguments en faveur de la densification autour des pôles TC

- La mixité urbaine, dans le cadre d'une opération de grande ampleur, comme les Docks, où sont combinés logements de différents statuts, activités, commerces, équipements et espaces publics en relation avec le fleuve.
- La présence d'espaces verts que justifie une plus grande densité à leur périphérie;
- La réponse à une attente de voir la ville se développer et pour le moins maintenir des services et des commerces de proximité, à condition de combiner réhabilitation et construction neuve ;
- La proximité domicile-travail, qui fait que le déplacement n'est plus subi mais choisi (loisirs, achats,...). On revient à l'idée de « vivre et travailler à Saint Ouen ».
- La présence d'une station de métro facilite la recherche d'emplois pour les ménages précarisés et empêche le sentiment de relégation.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Compte-rendu de l'entretien avec Louis MOUTARD

(24/04/07)

Responsable du pôle aménagement urbain à l'AREP

Le contexte

Le processus de densification intéresse les collectivités dans la mesure où il permet de maintenir ou conforter une vie commerciale de proximité et un certain niveau d'équipement dans un quartier. La grande distribution l'a bien compris qui recommence à investir la ville dense.

La densité valorise la rente foncière ; elle a un effet positif sur la fiscalité locale mais demande un effort d'explication vis-à-vis des collectivités et des riverains (les plus critiques sont les derniers arrivants).

L'AREP participe à la restructuration de nombreux quartiers liés à des pôles d'échange, qui sont devenus des lieux de polarité et donc de densification potentielle; notamment autour des gares de Versailles-Chantier et de Noisy-le-sec.

Dans le cadre de ces projets, les flux générés par les gares sont considérés comme porteurs de développement local et justifient une politique plus ou moins ambitieuse de densification et de réalisation d'équipements : par exemple une crèche destinée aux usagers de la gare pour qui il est plus simple de laisser un enfant sur leur parcours domicile-travail. Il est important que le secteur d'étude autour de la gare (dans les projets de restructuration de gares) soit suffisamment large pour pouvoir intégrer toutes ces dimensions de densité, de services, d'équipements, ...

Le processus de la densification : outils, échelle et temporalité

Le projet compte plus que les procédures. . En premier lieu, on élabore un projet puis on règle le foncier et la péréquation des investissements entre les différentes parties prenantes au projet. Il faut surtout minimiser les procédures de ZAC. Par exemple, s'il ne se pose pas de problème foncier, la ZAC n'est pas le bon outil.

L'exemplarité, la pédagogie sont importantes pour faire comprendre un projet auprès des élus : il faut fournir des références quantitatives (des « échantillons » de densité) et qualitatives, faire visiter des réalisations exemplaires,...L'objectif est de trouver l'échelle juste qui articule de façon pertinente et itérative programme – territoire – environnement.

Il s'agit le plus souvent de « redémarrer quelque chose », c'est-à-dire de rétablir ou d'améliorer un certain équilibre entre ces trois éléments du projet. Mais il faut lutter contre la crainte de l'expérimentation qui freine souvent les projets.

L'échelle prioritaire d'intervention se situe dans deux rayons :

- au sein du premier rayon d'attraction du pôle de transport (300 m autour du pôle) : C'est dans ce périmètre que se trouve le foncier ferroviaire potentiellement mutable ; que peuvent être implantés les équipements liés au pôle (parc de stationnement, commerces, hôtels, zone piétonnière,...) ;

- au sein de l'aire de diffusion piétonne autour de la gare (500 m autour de la gare) : c'est là que se fait l'articulation avec les autres modes de déplacement (PDU), en particulier les bus, tramway, TCSP,...

L'impact de renouvellement s'évalue ainsi en premier lieu à distance du parcours piétonnier. Il peut s'étendre au-delà suivant la multimodalité des échanges prise en charge par le pôle de transport.

Les quartiers de gare tendent à être de plus en plus valorisés s'ils associent accès direct à la mobilité (nécessité d'être un pôle intermodal) et niveau d'équipements et de services à proximité de la gare. La gare ne suffit pas à générer une attractivité et des prix fonciers importants mais la création d'un « quartier des échanges urbains » oui.

Le rythme des opérations d'aménagement est lié aux échéances politiques : elles sont à programmer à l'échelle d'un mandat municipal en annonçant l'intention avant le mandat et en la mettant en œuvre en début de mandat.

Réflexion spécifique sur le rôle des transporteurs

Le transporteur doit être un acteur de la ville. Il est partie prenante au développement des quartiers qu'il dessert de la même façon que la ville est intéressée à l'amélioration de l'accessibilité à son territoire.

Le transporteur est acteur et financeur du pôle d'échange et il devrait davantage être associé à la rente foncière générée par une opération d'aménagement autour d'un pôle de transport.

De plus, comme on le souligne rarement, un transporteur, comme la SNCF, est un important pourvoyeur de fiscalité locale.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Compte-rendu de l'entretien avec J. Touchefeu

(02/05/07)

*Directeur de la Mission de préfiguration
de l'OIN Orly Rungis Seine-Amont*

Le contexte institutionnel

L'un des obstacles à la densification est la contradiction entre les diverses attentes et représentations des populations par rapport à leur logement et leur cadre de vie : une maison individuelle bénéficiant d'un jardin et d'espaces naturels, et, en même temps, la proximité de tous les services et équipements, et en particulier « la station de métro ou de RER » au coin de la rue.

Les formes urbaines autres que la maison individuelle ont une image dense et peu valorisée alors que les densités sont très variables et que des formes perçues comme denses (les grands ensembles par exemple) ne le sont pas en réalité. Explication et pédagogie sont très importantes.

Par voie de conséquence, les politiques sont confrontés à ces attentes contradictoires. De plus, les élus de première couronne sont souvent réticents face à la densité du fait de la représentation qu'ils ont eux-mêmes du cadre urbain actuel de leur commune : diversité et charme des faubourgs et de la banlieue... Ils ne raisonnent pas toujours à une échelle territoriale suffisante et en se projetant dans le temps long pour répondre à l'enjeu de l'évolution de la première couronne vers la « ville compacte » prônée par le SDRIF.

La relation à l'espace public

En petite couronne, la densification se heurte à un décalage important dans la répartition entre espaces publics et espaces privés : pour créer de la ville dense, il faut impérativement produire en même temps des espaces publics généreux, à la fois pour l'agrément des populations mais aussi pour le fonctionnement de la ville (voies de desserte suffisamment larges pour accueillir transports en commun performants et automobiles).

Il ne s'agit pas de densifier dans le cadre des espaces publics existants qui sont tout à fait insuffisants en première couronne, mais de densifier autour de « grandes respirations » permettant à la population de se recréer et de se déplacer.

La plupart des projets actuellement en cours de réalisation ne tiennent pas compte de cette dimension de l'espace public et par conséquent ne sont pas à l'échelle de l'effort de densification attendu de la première couronne. On n'est pas encore dans le registre de la « ville compacte » ou des nouveaux « quartiers urbains » promus par le SDRIF. Cependant, la transformation du centre de certaines communes va dans ce sens. Des exemples concrets méritent d'être présentés et mis en valeur.

Dans l'effort de mise en œuvre du SDRIF, cette dimension de l'espace public doit bien être mise en avant par l'Etat et la Région. Elle doit être corrélée à une amélioration importante et volontariste du maillage en transports en commun de la petite couronne et donc à une augmentation considérable de l'effort d'investissement. Cette amélioration doit autant que possible précéder la densification et elle doit porter à la fois sur le maillage et sur la performance du réseau de transports en commun (rapidité, fiabilité, amplitude horaire, etc.) pour qu'il constitue une réelle alternative à la voiture. Autrement, une politique limitée à la seule densification du bâti pourrait conduire à des situations de congestion, voire à consolider les situations d'engorgements déjà constatées.

Ainsi, sur le territoire d'Orly Rungis Seine-Amont, les transports en commun sont saturés et insuffisants. De plus, la trame actuelle d'espaces publics rend difficile la création de nouveaux transports en commun lourds en sites propres.

Cette planification simultanée de l'espace public et des déplacements dans une logique de densification dépasse nécessairement l'échelle communale. C'est un changement de paradigme urbain qu'elle introduit ; mais son appréhension et son appropriation par les élus et les techniciens va demander une certaine maturation et de jouer sur le temps.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Les outils de la densification

Plus que les outils et les procédures, ce sont l'intention, le projet et le portage politique qui comptent ainsi que l'existence d'une solide ingénierie capable de penser et de réaliser des projets complexes. Sur ce point de l'ingénierie, l'échelle communale est souvent insuffisante et une mutualisation des ressources est indispensable. Les établissements publics sont intéressants pour cela pour les capacités d'ingénierie stratégique et opérationnelle qu'ils apportent en appui à une gouvernance intégrant les différentes échelles territoriales.

Densification et desserte en transports en commun

Une gare ne génère pas nécessairement une centralité urbaine. La centralité naît de la conjonction entre un ou des TC, des axes routiers structurants, des services, commerces, équipements, ... Il s'agit à la fois de générer et de capter des flux.

La densification autour des gares dépend de la capacité à créer cette centralité urbaine. C'est la centralité qui justifie la densité.

Densité et mixité

C'est la mixité des fonctions qui crée la complémentarité des flux de circulations, et donc la richesse des services, commerces, etc. et qui justifie la densité.

Cette mixité peut même conduire à faire cohabiter habitat et activités industrielles à condition de trouver les formes urbaines et les dispositifs de cohabitation adéquats : des modèles d'immeuble industriel dense sont à imaginer ainsi que des principes d'organisation de la logistique urbaine en milieu dense.

Il faut éviter de reproduire le zoning isolant les secteurs industriels, qui a marqué notamment le territoire d'Orly Rungis Seine-Amont.

Les arguments en faveur de la densification autour des pôles TC

L'Etat et la Région ont à jouer un rôle fort de pédagogie et d'incitation vis-à-vis des élus communaux pour remplir les objectifs du SDRIF. Les OIN ont vocation à pleinement mettre en œuvre et de façon exemplaire ces enjeux.

A l'attention des populations, le plus efficace est l'exemplarité de certains « morceaux de ville » qui doivent permettre d'appréhender les ingrédients du nouveau paradigme urbain. Il y a besoin d'illustrer, de faire partager des exemples concrets, de produire aussi des effets de démonstration.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Compte-rendu de l'entretien avec A. Bain
(11/05/07)

Direction de l'Ingénierie Foncière et Immobilière / AFTRP
avec M.-P. Debeaumont et T. Simon

Le contexte

Le débat sur le SDRIF a permis d'aborder les enjeux de la densification et de développer un argumentaire auprès des élus qui sont à présent davantage familiarisés avec cette question.

Il y a du foncier disponible mais il n'y a pas toujours la volonté de le mobiliser, notamment chez les grands opérateurs de T.C. (SNCF, RFF, RATP,...), qui possèdent un pouvoir d'influence, voire de blocage, important en matière d'aménagement urbain.

Les communes sont en générale réticentes à densifier pour faire du logement. Faire du logement n'a d'ailleurs pas de sens en soi si ce n'est pour atteindre les grands équilibres habitat-emploi.

L'objectif de densification doit être décliné par site et en fonction d'une programmation précise. « Un projet, c'est un équilibre, par l'insertion dans le territoire ».

Les outils de la densification

De nombreuses procédures existent et suffisent (droit de préemption, sursis à statuer, DUP, réserve foncière, y compris la négociation à l'amiable). Elles sont toutes bonnes à prendre et à combiner. On peut cependant regretter la suppression des PAZ qui faciliteraient la réalisation de grandes opérations.

Les enjeux de densification sont différents en petite et grande couronne francilienne : en grande couronne, il faut éviter de gâcher les opportunités que représentent les grandes emprises encore disponibles ; en petite couronne on est dans une logique de renouvellement urbain.

Les échelles d'intervention

Il faut donner la capacité aux collectivités de réfléchir à l'échelle pertinente. C'est celle qui permet d'identifier les enjeux et de qualifier un site ; qui permet également de mettre en place un phasage

opérationnel, d'équilibrer les coûts, de monter des partenariats qui démultiplient les capacités d'intervention.

L'aménagement à grande échelle, c'est lourd, c'est long et c'est cher. Il y a donc une spécificité de « l'ingénierie du grand aménagement » et des compétences particulières à mobiliser. Mais c'est aujourd'hui l'échelle pertinente de la planification et de l'intervention, à l'instar des échelles de territoires comme la Seine Amont, les autres OIN, des Communautés d'Agglomération.

Paysage et qualité des projets

Les élus sont en demande de développement durable. L'AFTRP, en introduction à sa démarche de projet, présente toujours les 3 préalables pédagogiques à toute action d'aménagement: le développement durable, la densité, la problématique logement.

Dans ces trois domaines, la pédagogie reste nécessaire, en particulier à l'attention des élus, qui sont les véritables décideurs.

Densification et desserte en transports en commun

Les comités de pôle n'ont pas toujours permis l'émergence d'un processus de densification autour des gares en raison de la place prépondérante des exploitants T.C. dans la démarche de projet. Ce sont les objectifs d'accessibilité intermodale au pôle et de fonctionnalité de leurs installations qu'ils ont tendance à privilégier plutôt que la valorisation de leurs emprises.

Les arguments en faveur de la densification autour des pôles TC

La densification donne la capacité de réaliser un projet intégré et d'équilibrer le bilan d'une l'opération en tenant compte des réalités du marché (cependant les lots à bâtir sont parfois économiquement plus avantageux pour l'aménageur même si ça va à l'encontre d'un objectif de densification et de lutte contre l'étalement urbain).

Plus que la densité elle-même, c'est tout d'abord la nature d'un programme qui se discute localement en fonction du contexte urbain, et du marché. La mixité ne doit pas être un *a priori*.

A une certaine échelle cependant et dans cette logique de mixité, la densification peut permettre un apport d'emplois.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Compte-rendu de l'entretien avec Catherine Léger
(14/05/07)

Directrice Générale de la SIDE C

avec Mme Dudinsky (D.G.A.) et M. Adragna

(Directeur du développement)

Le contexte institutionnel

Le contexte semble changer et « on sort d'une période de glaciation ». La crise immobilière qui a duré 10 ans a empêché d'avoir de l'audace dans les projets de construction.

Les élus ont évolué (notamment à l'occasion de l'élaboration du SDRIF) mais sont hésitants quand il s'agit de défendre la densité devant la population.

Le fait que la concertation avec la population soit devenue plus construite, plus structurée est une bonne chose. Mais cela a un effet pervers : les élus sont trop exposés et portent trop les projets urbains, ce qui personnalise les débats et nuit à leur examen serein. De plus, la densité s'inscrit dans le temps long alors que les mandats politiques sont courts. Il faut essayer de donner à voir des éléments de projet dès le début, tout en inscrivant le projet d'ensemble dans le temps long.

Sur tous les projets, la hauteur et la densité doivent se négocier pied à pied, d'abord avec des élus puis auprès de la population.

Le mot densité n'est d'ailleurs pas toujours approprié. Il serait plus adapté de parler de formes urbaines et de faire le lien entre bâti et espaces publics. La densité est trompeuse : ainsi la Seine-Saint-Denis est le département le moins dense (densité de population) des départements de première couronne et c'est pourtant celui qui donne l'image de la plus grande densité (dans sa perception négative).

La densité passe bien quand les formes urbaines sont bien adaptées à leur environnement, qu'une transition est ménagée avec les constructions voisines. La densité doit être nuancée en fonction du contexte, elle ne peut pas être la même partout. De plus, il est toujours plus facile de faire de la densité là où il y en a déjà. Certains ont encore tendance à opposer densification et qualité urbaine, ou écologie, alors que c'est tout à fait compatible et que la densité représente par elle-même un enjeu de développement durable.

Les outils de la densification

Il faut d'abord pouvoir travailler à une échelle suffisante (5 à 10 ha) pour pouvoir créer un quartier complet, mais ce n'est pas toujours possible quand on intervient en milieu urbain constitué. Les projets de trop petite dimension ou morcelés (à l'échelle de l'îlot, par rénovation de l'habitat insalubre, etc.) prennent trop de temps et ne permettent pas un changement d'image et d'échelle de densité d'un quartier. La démarche adoptée et la programmation sont donc déterminantes. La ZAC est un bon outil pour cela.

Les deux principaux facilitateurs des projets sont : la volonté politique et l'adéquation de cette volonté avec le marché.

L'outil foncier est le point de départ fondamental de toute politique d'aménagement: il est indispensable de constituer de la réserve foncière sur un secteur d'aménagement en prévision des futurs projets (anticiper les évolutions sur au moins dix ans). Cette anticipation est nécessaire pour dégager des terrains à une échelle suffisante.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Souvent, les propriétaires institutionnels (Etat, RFF, SNCF, ...) ne facilitent pas les opérations ni la maîtrise des prix en ne vendant pas rapidement leur foncier à des prix abordables. Ils valorisent leur foncier au prix des domaines alors que les prix de sortie en Seine-Saint-Denis sont bas et que les terrains sont souvent pollués, engendrant des coûts supplémentaires.

Les PLU ne sont pas toujours de bons outils de densification. Avec certains, sous prétexte de faire un urbanisme de projet, de responsabiliser les opérateurs, on a même perdu la capacité de réaliser de grandes opérations cohérentes et dans la durée, de « donner le ton », de « marquer le coup ».

Le PLU ne peut pas remplacer la maîtrise publique d'une opération. L'encadrement de l'initiative privée que permet le PLU n'est pas suffisant, notamment quand le PLU prévoit l'évolution d'une zone d'activités en zone mixte où l'habitat est autorisé. De telles évolutions de grande ampleur doivent être maîtrisées car le renouvellement « spontané » de la ville laissé à l'initiative privée dans le cadre d'un PLU ne permet pas de produire de l'espace public de qualité, d'organiser la densité, etc.

La maîtrise publique et la présence d'un aménageur, en permettant de faire le lien entre une ville et les opérateurs, garantissent la cohérence d'un projet aux différentes échelles et sa pérennité dans le temps.

Densification et desserte en transports en commun

Pendant longtemps, le fait de bénéficier d'une desserte en transports en commun n'était pas considéré par les communes comme un élément de responsabilité urbaine mais plutôt comme un vecteur de développement économique, comme un atout.

Cet état d'esprit est bien illustré par la façon dont ont été traités les terminus des lignes de métro lors de leur réalisation : à l'époque, la gare / station n'était pas du tout considérée comme un générateur de densité urbaine.

Depuis peu, les élus semblent avoir compris que densité et transports en commun sont liés, et notamment qu'il faut pouvoir justifier d'une certaine densité pour bénéficier d'une amélioration de la desserte en transports en commun.

Densité et mixité

La densification, pour fonctionner, doit s'appuyer sur un rééquilibrage habitat / activités et le SDRIF va d'ailleurs dans ce sens. Il est de la responsabilité des pouvoirs publics de garantir cette mixité et de ne pas laisser faire le marché sur ce point, car la tendance naturelle est de poursuivre ce qui existe déjà.

Les arguments en faveur de la densification autour des pôles TC

- La densification permet la présence des commerces, d'espaces publics généreux, d'une ville agréable. C'est la densité et la diversité des fonctions qui créent l'intensité urbaine.
- La densité permet de faire vivre des équipements et services (salle de gym, restos, etc.) qui nécessitent une mixité habitat/emploi.
- La densité doit être illustrée à travers de bonnes références comme il en existe aujourd'hui : concrètes, variées et qui montrent une diversité de solutions.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Compte-rendu de l'entretien avec S. Soriano

(DGA des Services) et Ch. Ott (Directeur de l'urbanisme)

(16/05/07)

Ville de Pantin – Aménagement Urbain et Politique de la Ville

Le contexte de Pantin, ville de Petite Couronne : un niveau de desserte exceptionnel

La question de pôles gares et de périmètres d'attractivité spécifiques autour de ces derniers est peu pertinente à Pantin, desservie par 2 métros, 1 RER, bientôt le tramway T3 avec 2 stations en 2012. La question de la densité y est importante partout, pas spécifiquement autour des pôles de gares.

Toutefois, plusieurs grands projets urbains de Pantin se définissent en accroche à la géographie des flux (existants ou potentiels) engendrés par les gares. La desserte est un support d'aménagement urbain.

Le futur quartier gare de Pantin :

La gare RER E, laissée longtemps en déshérence, a été en quelque sorte « redécouverte », comme vecteur de desserte. Elle est devenue le facteur d'émergence d'un pôle de bureau, sur les Grands Moulins (arrivée de la BNP) à 8 mn de St Lazare, et de redéploiement de la zone urbaine qui lui est attenante côté nord (30 ha environ), pour de l'activité et des bureaux, des logements, des espaces verts et des équipements. Le T3 longera les Grands Moulins en 2012 et la gare devra évoluer aussi avec une meilleure fréquence de desserte et une qualité d'accueil qu'elle pas encore aujourd'hui, en intégrant l'inter modalité avec T3.

Sur les 30 ha valorisables au nord de la gare RER, le projet, animé par la Ville, combine études ferroviaires, études urbaines, et études de développement des TC et de l'inter modalité. Des instances de partenariat sont mises en place, qui obligent à croiser les différentes approches professionnelles et réunissent les acteurs et décideurs concernés.

A cette occasion il est permis d'observer combien les aménageurs et urbanistes sont peu formés dans les domaines des transports, et à l'inverse que les professionnels des transports manquent de culture urbaine et d'aménagement. Or la phase programmatique qui s'engage nécessite de développer l'étude des interactions fonctionnelles et financières entre tous les éléments de programme.

La bonne articulation dans le temps des projets et des décisions des « mondes » transports et aménagement est sans aucun doute la clef de la réussite d'un projet de ce type.

La ZAC Hoche Centre Ville, autre exemple de valorisation du territoire, accroché aux sites de transports.

Située entre les stations Hoche (Ligne 5) et la mairie / gare RER E de Pantin, la ZAC est centrée sur la rue Hoche empruntée par le bus mobilien 170. Le secteur sera longé à l'est par le T3. Le projet comporte un programme de logements, d'espaces publics, mais aussi d'accroissement des ateliers Hermès, permettant d'aller vers 30 000 m² d'activité à terme.

Enjeu de l'opération : donner un centre ville actif et commerçant à Pantin.

Les TC, supports d'optimisation des potentialités du territoire.

Ces deux exemples montrent que la Ville tente d'utiliser au mieux les supports de desserte dont elle bénéficie pour engager des projets urbains que l'on préfère qualifier de projets de développement, et de valorisation du territoire, plus que de projets de densification.

Un PLU ouvert, qui encourage la densité et la qualité des projets

Le PLU approuvé en 2006 est un PLU morphologique, non restrictif. Il ne propose pas de COS mais des règles assez souples de relation du bâti à l'espace public et non construit. Ce faisant, il exige le projet urbain et architectural.

ENTRETIENS RÉALISÉS AUTOUR DES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

Ce choix s'accompagne nécessairement d'un examen appuyé des projets par la collectivité. L'affichage politique de la qualité urbaine recherchée est clair. Les projets passent par une phase importante de discussion, qualifiée aussi de « coproduction » au cours de laquelle la commune, par la voix de son maire et de ses services, interviennent directement sur les projets qui leur sont présentés.

A l'usage, le PLU se révèle de fait densificateur, mais avec une forme urbaine acceptable par rapport à la demande sociale et qui qualifie tant l'espace public que les espaces privatifs.

Le partenariat établi avec les opérateurs (SEM, promoteurs...) en amont des projets apparaît comme une condition indispensable à la qualité des projets. Cela permet d'éviter une approche purement « comptable » de la densité qui est plutôt celle défendue par ces professionnels, au moins en première approche.

Une politique de maîtrise du foncier et des programmes

Le premier problème est celui du foncier en petite couronne. La densité, paradoxalement, est aussi un facteur d'inflation foncière.

La ville adopte une politique de préemption stratégique, dissuasive sur les prix. Elle fixe également les prix de sortie souhaités pour les opérations de promotion, et veille à ce que la commercialisation produise des typologies équilibrées, non limitées aux petits logements.

Vers des programmes équilibrés en rapport avec la Ville et son marché ; la place des espaces libres dans la perception de la densité.

Les projets ne doivent pas s'enfermer dans des ratios théoriques de densité, mais tenir compte du contexte urbain et de marché. S'il existe partout un marché pour le logement, c'est moins vrai pour l'activité, qui nécessite une approche spécifique.

L'équilibre est aussi à rechercher dans la place des espaces vides, qui participent à la bonne perception de la densité : la ville dense a besoin d'espaces de respiration, de places, mais aussi de porter attention aux « vides privatifs » des intérieurs d'îlots.

Travailler les projets en fonction de leur « acceptabilité » locale.

La densité reste une notion relative, dont le contenu est fonction du contexte local,

Dans l'acceptabilité politique, la manière dont les élus conçoivent et portent la densité,

mais aussi dans l'acceptabilité sociale, c'est-à-dire la densité perçue par la population en fonction des références locales dont elle dispose.

En coeur d'agglomération et en renouvellement urbain, elle ne peut s'inscrire qu'en référence à l'état de la densité du tissu préexistant à l'échelle de la commune voire du quartier.

Le manque d'une véritable plate-forme de dialogue et de négociation entre élus des différents niveaux de collectivités locales et l'Etat

La densité fait débat et nécessite donc un espace adapté pour que celui-ci ait lieu. Rien ne sert de fixer des « modèles » abstraits déconnectés du terrain. Il faut partir des projets concrets des villes pour travailler avec elles, sur la manière de produire des projets équilibrés pour leur territoire. Manque à ce titre une plate-forme de dialogue et de négociation entre les élus locaux des différents niveaux de collectivités territoriales et l'Etat, les uns en charge de l'urbanisme réglementaire et opérationnel, les autres de la planification urbaine et des transports, qui permette d'aborder cette question entre décideurs. La parole des Maires est de ce point de vue incontournable, même lorsqu'il y a intercommunalité parce que ce sont eux qui assument le risque politique de toute opération d'urbanisme. La confrontation de cette parole à celle des élus régionaux me semble également tout aussi inévitable, la Région ayant désormais la responsabilité de l'élaboration du SDRIF.

Il y a donc un espace de discussion des projets urbains entre décideurs locaux à inventer si l'on veut éviter une confrontation stérile entre local et régional (ou national) sur la juste densité de ces projets. Ce serait un excellent cadre de mise en oeuvre opérationnelle d'une nouvelle forme de gouvernance urbaine au sein de l'agglomération.