

## « Pour un nouvel urbanisme, la ville au coeur du développement durable »

---

### Le projet Clause-Bois Badeau à Brétigny sur Orge

Ce Mardi de 4D a été organisé en mai 2008, conjointement par 4D et par l'ADELS (Association pour la démocratie et l'éducation locale et sociale). Il a mobilisé Claude CHALON, président de la Communauté d'agglomérations de Dôle ; Gérard MAGNIN, Délégué général d'Énergie-Cités et Hervé VOUILLOT, Ancien Maire de Quetigny qui venaient de publier le livre écrit avec Denis CLERC : Pour un nouvel urbanisme : la ville au cœur du développement durable.

Il a également permis de donner la parole à Clément GUILLAUME, chargé de la création d'éco-quartiers d'urbanisme durable, au sein de la SORGEM, société d'économie mixte de Brétigny sur Orge, dans l'Essone (fiche spécifique).

Le débat a été animé par Gilles Vrain, Directeur général de l'agence DAC.

La présentation du projet Clause-Bois Badeau, à Brétigny, par Clément Guillaume, et, de manière plus ponctuelle, le témoignage de Hervé Vouillot sur la ville de Quetigny, ont permis d'illustrer les réponses apportées à différentes questions concernant la promotion d'un urbanisme durable, sur un lieu donné. Cette fiche complète par la présentation de cette expérience la fiche « Pour un nouvel urbanisme, la ville au coeur du développement durable – Approche historique et contextuelle ».

Brétigny sur Orge compte actuellement environ 23 000 habitants. Elle s'est constituée par fragments, à partir de villages, et se situe sur le passage de la voie ferrée qui, désormais, coupe la ville en deux : à l'est, le centre ville, la gare et tous les équipements.

C'est aussi une « ville de la route » ; la Francilienne se situe juste au-dessus de Brétigny. C'est un territoire péri-urbain : ville franchisée, avec étalement urbain et rôle important de la voiture (les habitants ont deux ou trois voitures par ménage).

Le projet se situe sur 46 hectares, incluant l'usine Clause, toujours en activité, et, totalement à l'ouest, une partie de la vallée de l'Orge, avec des terres agricoles et des espaces naturels. Celle-ci est une Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II, dotée d'un véritable patrimoine écologique.

Le cahier des charges de l'aménageur, concernait un quartier de 1 600 logements, avec un parc de 13 hectares et 50 000 m<sup>2</sup> d'activités et d'équipements : il s'agissait de parvenir à dessiner un mouton à cinq pattes. La Ville a été aidée pour mettre en place une commission extra-municipale qui permet d'associer directement des associations et des représentants des forces vives de la ville. Le débat a donc vraiment permis d'amender le projet.

La planification de l'aire urbaine

A Brétigny, l'histoire du projet est surtout celle d'une opportunité foncière : la communauté d'agglomération du Val d'Orge, même si elle n'a pas la compétence de l'urbanisme, a préempté 27 hectares qu'un bailleur souhaitait vendre. Il n'y a pas eu de recours à l'expropriation ou à la

déclaration d'utilité publique. Une convention a été signée avec l'Établissement public foncier d'Ile de France pour le portage foncier.

Ce n'est pas le propriétaire foncier qui guide la définition de l'urbanisme, mais la géographie. Une ville réussie est une ville « logique », qui respecte son environnement (le fleuve, les sols, etc.). On ne peut donc pas définir de principe d'organisation valable pour toutes les villes, et c'est pourquoi les modes d'organisation réussis peuvent être très différents les uns des autres.

Il est possible de promouvoir des idées nouvelles et orienter les décisions. On peut résoudre les problèmes fonciers sans spolier les gens, mais il faut que la volonté politique soit claire. Le foncier ne doit pas commander le lieu où les gens habitent. La création d'un Établissement public foncier urbain peut favoriser la mise en place de solutions. Acheter un terrain dix ans à l'avance permet de réaliser beaucoup d'économies et d'acquérir les terrains les mieux placés. Il n'existe pas de miracle foncier ; il y a, en revanche, toute une panoplie d'outils, qu'il faut certes renforcer et réformer.

En termes de planification, il n'y avait pas de Plan local d'urbanisme (PLU), mais un Plan d'occupation des sols (POS). Or le projet a fourni à la commune l'occasion de refaire son PLU, et tout le discours du maire a changé, à partir de ce projet : il a parlé de l'unité de la ville. Au démarrage du projet, il n'y avait pas de Schéma de cohérence territoriale (SCOT) ; le plan local de déplacement ne constituait pas davantage un levier pour le projet. Les documents ont été refaits progressivement, mais ils avaient beaucoup de mal à intégrer l'opportunité.

#### L'urbanisme de proximité au regard de la densité

Le quartier est organisé autour d'une grande prairie centrale, qui est l'élément principal d'un réseau d'espaces, le « jardin écologique », constitué de deux « doigts verts » orientés nord-sud, qui ont vocation à faire profiter les quartiers environnants de cette grande prairie centrale.

Tout un travail est réalisé sur l'espace public, les rues qui traversent le quartier ; on essaie au maximum de cantonner les flux automobiles à la périphérie du projet. Le pari consiste à ramener la centralité sur la gare, à l'ouest, et de tourner vers celle-ci tous les quartiers pavillonnaires des années 1970-80. Cette gare a vocation de devenir un pôle multi-modal, avec des parcs-relais et des commerces.

Il s'agit de stopper la logique d'étalement, et d'y substituer un mouvement de rabattement sur la gare pour limiter la circulation en périphérie, et surtout installer une « grande maille », afin de limiter la place de la voiture. Il faut trouver le dosage adéquat entre une vie passante et une circulation limitée. Ces « grandes mailles » distribuent de grandes parcelles où l'on trouve différentes typologies de logement (collectif, individuel en « bande » et, parfois, des villas individuelles).

Il y a donc un double réseau :

- le réseau classique urbain de voirie et espace publics, avec pistes cyclables, parkings et plantations ;
- le réseau de la « maille verte », qui a, à la fois, une fonction d'agrément et une utilité écologique de travail sur la biodiversité. Il s'agit de profiter du potentiel écologique de la ZNIEFF pour assurer une continuité du projet avec le parc régional des Joncs Marins. Ce qui permet de gérer les milieux humides.

L'idée de l'urbanisme de proximité consiste à retrouver la mixité de la ville, et d'arrêter de stopper le développement du périurbain. Il s'agit donc de proposer des services de proximité, des commerces, des équipements. Le bâtiment de l'usine Clause doit être réhabilité en bureaux (le Conseil général de l'Essonne), en commerces et en logements, avec une mixité à l'échelle du bâtiment. La place est un hybride, une place jardin qui tente une imbrication plus forte entre ville et nature.

#### Le mythe du village

En parlant d'urbanisme de proximité, on risque de tomber dans ce mythe, où tout est proche, où chacun a sa maison ; on est entre soi et tout se fait à pied ou à vélo, la densité fait peur. Pendant la concertation, vouloir implanter 1 600 logements, c'était passer pour un bétonneur. La concertation sert aussi à expliquer, à s'écouter les uns les autres, et à faire de la pédagogie. L'urbanisme de proximité peut en revanche constituer un vrai levier, si on l'envisage comme une façon de fabriquer de la ville, et non simplement un village de l'entre soi. Aujourd'hui, plusieurs opérateurs travaillent sur ce genre de village.

Densifier signifie rapprocher les habitats les uns des autres, ce qui signifie, très concrètement, vivre ensemble de façon assez rapprochée : avoir un vis-à-vis, voir dans le jardin de l'autre. Les opérateurs, n'ont pas la culture de la gestion des vis-à-vis, du « vivre ensemble », des limites. Ils n'ont jamais de finances à consacrer à cela, et c'est un vrai combat ; une part importante du travail consiste à assurer un réel suivi de la question avec les opérateurs.

Du point de vue architectural, il faut cesser de raisonner ville d'un côté et banlieue de l'autre, et être ambitieux aussi pour la banlieue : Brétigny sur Orge est une ville à part entière.

L'action sur le bâti, sur les formes urbaines et les types architecturaux ; sur la densité et l'efficacité énergétique fait également partie du projet.

Pour agir sur le bâti et les formes urbaines, un travail sur la densité a été mené, en produisant des formes hybrides, peu habituelles aux yeux des promoteurs, qui trouvent cela peu compact et plus coûteux.

La question de la densité est aussi celle de l'efficacité énergétique, avec la prise en compte de problèmes spécifiques, avec une approche bioclimatique : plutôt que de proposer des bâtiments très compacts tels ceux qu'on trouve à Fribourg, une forme nouvelle est expérimentée à Brétigny.

Un bilan carbone a été lancé en tant qu'outil de gouvernance du projet, permettant de faire une typologie des différents habitats, ainsi que des études sur des réseaux de chaleur et de la géothermie, avec réalisation de simulations.

Au niveau de la mixité sociale, un minimum de 25% de logements sociaux a été prévu. Un mécanisme d'accession à prix maîtrisé a été mis en place, en baissant la charge foncière des opérateurs, avec comme résultat de parvenir à vendre des logements à 3000 € le m<sup>2</sup> au lieu de 3 750 €, logements destinés prioritairement aux Brétignolais et aux gens qui résident à proximité de Brétigny. Un logement sur deux correspond à un prix très accessible, ce qui permet d'aller à l'encontre de l'étalement urbain. Auparavant, les Brétignolais étaient condamnés à partir au sud pour pouvoir acheter.

## La gouvernance et la concertation

Le véritable enjeu est celui de l'articulation du projet Clause-Bois Badeau avec celui du centre ville et du pôle gare. Ce qui n'est pas simple en termes de gouvernance

Un plan de concertation a été mis en place par la commune, dès le début. Cette concertation se décline de plusieurs façons, avec les associations de riverains, avec les habitants, les forces vives. Elle a donc été structurée autour d'une commission extra-municipale mise en place dès l'amont du projet, qui a suivi l'élaboration du marché de définition et a pesé très lourd dans le choix du lauréat. Pour que le débat ne consiste pas uniquement en un affrontement, la commission extra-municipale a été élargie aux commerçants, au conseil de quartier, aux représentants d'associations syndicales...

La ville a piloté une série d'ateliers, pour présenter les projets, les expliquer, débattre, avec des comptes-rendus. L'article 300-2 du code de l'urbanisme sur la concertation a donc été largement dépassé. Un local dédié à l'exposition du projet a été ouvert, pour lui donner une visibilité, et un travail important a été mené sur le thème de la mémoire industrielle, Clause étant une usine très importante dans la mémoire locale.

Le débat a bien sûr tourné autour du nombre de logements (1 600, est-ce trop ?). Un travail de pédagogie et d'explication a été nécessaire pour montrer que le thème du développement des villes est complexe. Malgré les pétitions, le maire ne voulait pas céder sur la question du nombre de

logements ; le processus peut, dans ces conditions, être qualifié de « concertation », et non de co-production.

Peut on parler de bons et aux mauvais éco-quartiers ?

Les éco-quartiers, sont des laboratoires en vraie grandeur de tout ce qu'il faut changer et de ce qui permet d'acquérir de nouvelles connaissances, une nouvelle culture, autour des métiers et activités qui concourent au sujet.

D'après une revue écologiste, il y a en France plusieurs éco-quartiers dignes de ce nom, et une partie des éco-quartiers ne sont que des opérations de marketing. Comme les voitures dans une multitude de magazines, il faudrait que les éco-quartiers passent au banc d'essai, pour une évaluation réelle de leurs qualités (bonnes, mauvaises ou médiocres, conformément à une notation), en fonction de critères précis.

Un des principaux leviers des éco-quartiers est de permettre l'expérimentation en vraie grandeur, et de travailler sur la gouvernance et la participation des habitants. C'est cependant un des points faibles à l'échelle de nos villes, celui de la durabilité sociale, de la mixité. Ce qui renvoie à la fois aux populations immigrées, et aux populations les plus en difficulté.

Une autre question est posée concernant les éco-quartiers : celle du financement. Comment s'assurer que les communes n'y investissent pas l'essentiel de leur budget pour des raisons marketing, au lieu de régler les points noirs existant dans les quartiers défavorisés ?

Un élément de réponse est celui de la masse critique, proposé par Hervé Vuillot, Maire de la ville de Quetigny pendant plus de vingt ans : la municipalité voulait un collège, des écoles, voire un lycée, ainsi que des commerces et des services publics de proximité. La question était de savoir quel espace et combien d'habitants étaient nécessaires pour que cela tienne. Il a été envisagé à 10 000 habitants et 300 hectares car un éco-quartier ne peut se construire autour d'uniquement 20 logements et car on ne peut pas envisager des déplacements à vélo avec une densité de 5 logements à l'hectare.

Cela rejoint la question de la masse critique pour vivre ensemble. Les masses critiques sont commandées à la fois par l'économie, par les besoins des habitants et par leurs désirs.

Il faut donc s'interroger : quelles commodités, quelle mobilité sont souhaitées ? Quels services doivent être accessibles à pied en moins de 20 minutes et à vélo en moins de 5mn ? Ce sont les bonnes questions d'aujourd'hui. Il faut une masse critique pour le logement, l'emploi, le commerce et les services, pour constituer un ensemble cohérent. C'est théorique, mais on ne bâtit pas de ville sans théorie.

Mots clés :

Urbanisme

Eco quartier

Village

Planification

Développement durable

Facteur 4

Participation

Gouvernance

Contact : Chistian Bourdel, Julien Labriet, Association 4D