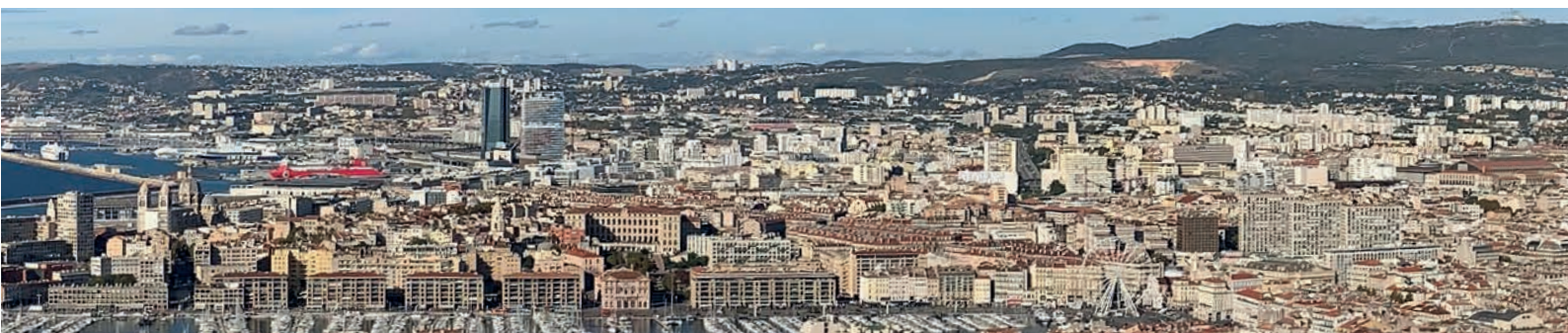




L'essentiel

Retour sur la conférence-débat du mardi 23 janvier 2024

n°11

L'intensification métropolitaine ou comment loger les habitants et accueillir les entreprises sans consommer plus d'espaces ?

EDITO

Le think tank immobilier de Provence, Acteurs Immo, vient de commencer l'année en s'attaquant à ce qui est en train de devenir le sujet majeur de l'urbanisme et de l'immobilier pour les territoires métropolitains, celui de l'intensification urbaine. Il s'agit de consommer moins d'espaces, tout en répondant aux besoins pour les logements et les activités économiques ou sociales.

Pour traiter ce thème, nous avons demandé à l'expert du sujet, Vincent Fouchier (directeur Prospective et Conseil de Développement, au sein de la DGS de la métropole Aix-Marseille-Provence), de nous exposer les enjeux à partir de constats vérifiés et de nous proposer des pistes de réflexion.

Notre territoire est trop peu dense, or il est démontré qu'une faible densité induit de longs déplacements, une dépendance à l'automobile et un bilan carbone désastreux pour notre environnement.

Mais la démographie évolue et la part des ménages d'une seule personne ou sans enfant et celle des personnes âgées sont en forte hausse ; ils sont demandeurs de densité (souhait de vivre en ville). L'avenir n'est donc plus dans un modèle extensif (maison-jardin-voiture) mais dans un modèle plus intensif à inventer, y compris du fait de ce changement important de la démographie et des attentes.

Les projets de densification, qui pourraient contribuer à l'équation (moins de foncier pour accueillir les besoins de logements ou d'activités), sont hélas souvent mal aimés et rejetés. Leurs coûts, notamment dans le contexte de crise multiforme du marché actuel, les rendent encore plus difficiles à réaliser.

Les pistes sont à rechercher dans plusieurs directions et doivent être compatibles avec l'attractivité de notre métropole et la qualité de vie : la mobilisation du foncier non bâti, l'intensification des usages des bâtiments existants, une mixité fonctionnelle accrue, le recyclage foncier, la réduction de la vacance et la densification.

Vincent Fouchier a pu partager les questions de mesure et de définition, de constats à la fois locaux, nationaux et internationaux, mais aussi de ses expériences antérieures sur le sujet. Il nous a fait part d'initiatives originales prises par la Métropole AMP pour répondre à l'enjeu de l'intensification urbaine. Via des partenariats avec l'Etat, l'IMVT, l'IUAR, l'ENSA-M, les agences d'urbanisme (Agam, Aupa), ou via une démarche originale de recherche et développement avec le Cabinet Villes Vivantes associé à l'OFCE (laboratoire d'économétrie de Sciences Po Paris), il s'agit d'éclairer les décisions à venir sur ce sujet délicat et de travailler sur les scénarii qui pourront favoriser cette intensification.

Avec notre expert, nous avons conclu qu'il y a des raisons de croire en l'intensification métropolitaine à condition qu'elle soit acceptée (exercice de concertation) avec de fortes contreparties liées plus particulièrement à la qualité de vie en ville. Tout se résume dans le dernier propos de Vincent Fouchier : « *c'est dans les esprits que l'on réussira l'intensification plus que dans la règle* ».



Thierry MOALLIC
Président d'Acteurs Immo

L'intensification urbaine, un défi et des solutions

Vincent Fouchier, directeur prospective et conseil de développement de la métropole Aix-Marseille-Provence, a posé pour les membres d'Acteurs Immo les conditions nécessaires à la mise en place d'une intensification urbaine aujourd'hui devenue indispensable. Après avoir rappelé certaines notions et situations de base, il a lancé plusieurs pistes audacieuses qui permettraient de réussir le pari. Avec l'engagement de tous les acteurs et l'appui indispensable de la puissance publique.

En plongeant dans ses archives pour préparer son intervention, Vincent Fouchier s'est aperçu qu'« **en 1992, déjà, on commençait à parler de la densification des zones d'activités** ». Toujours aujourd'hui, l'intensification des zones d'emploi est effectivement une question qui « croise complètement le sujet du logement ».

-2- En 1994, dans la revue Urbanisme, Vincent Fouchier avait vertement critiqué le schéma directeur de la région Ile-de-France (Sdrif) qui venait juste d'être adopté par l'État. « *La chose curieuse, c'est que 10 ans après, on est venu me chercher pour mettre en œuvre ce que j'avais écrit. J'ai donc travaillé à la refonte du schéma directeur. On a fait énormément de pédagogie pour essayer de montrer et de donner de bons cas d'école de cette problématique de la densification, qu'on a appelée ensuite intensification.* »

La nuance entre les deux mots est importante. « La densité, c'est une quantité sur une surface. Mais ça se complique car il y a de nombreuses manières de mesurer à la fois la quantité et la surface. La quantité, ça peut être des habitants, des emplois, des mètres carrés, et la surface peut être brute ou nette. » Est-ce qu'on prend tout un espace ou est-ce qu'on ne compte que les espaces urbanisés ou uniquement les espaces construits ? « Il y a beaucoup de façons

différentes, beaucoup d'échelles pour traiter cette question, ce qui fait que quelquefois les gens ne se comprennent pas, **ils utilisent le même mot mais parlent de choses différentes.** »

L'augmentation de la densité peut se faire de deux manières. « Soit on met une quantité supérieure sur une même surface, soit une même quantité sur une surface plus petite. Et on peut aussi combiner les deux. C'est pour cela que **parler de densification, ça ouvre des possibilités bien plus subtiles** que simplement, massivement, construire dans un endroit donné. »

« La densité ne préjuge pas de la forme que prendra le bâti d'un point de vue architectural. »

On peut donc faire de la densification par ajout de bâtiments nouveaux dans un espace donné, mais on peut le faire aussi en utilisant mieux le bâti existant, d'où le terme d'intensification urbaine. Si on intensifie l'usage, on n'est pas obligé de construire plus. Vincent Fouchier montre alors « un petit schéma de 1994 ». On peut avoir une même densité avec des formes urbaines très différentes. « **La densité ne préjuge pas de la forme que prendra le bâti d'un point de vue architectural.** »

Le pavillonnaire, et d'autant plus s'il est diffus, est évidemment la forme la moins dense, « *mais la forme la plus dense n'est pas le grand ensemble, même si c'est ce qu'il y a dans l'imaginaire collectif* ». Montrant alors un schéma des densités sur le territoire Aix-Marseille-Provence, Vincent Fouchier met en lumière le polycentrisme de la métropole. « **L'enjeu de l'avenir, ça va être autant la quantité sur la surface que la localisation de cette densité.** »

L'enjeu de freiner drastiquement la consommation d'espace, comme le promeut le dispositif législatif du « zéro artificialisation nette » est tout simplement la toile de fond. « *Pendant 40 ans, 50 ans, voire plus, on a suivi un modèle expansif qui arrive aujourd'hui en bout de souffle. Les*



Vincent FOUCHIER, Directeur Prospective et Conseil de développement au sein de la Direction Générale des Services de la métropole Aix-Marseille-Provence

logements représentent en moyenne entre 40 et 60 % de l'urbanisation, ça varie selon les territoires. Limiter la consommation d'espace doit nous obliger à **repenser globalement le modèle urbain.** » Le problème, c'est que tout doit se faire en même temps, limiter l'artificialisation, répondre aux besoins en logement, mais aussi en activité économique. « *Le programme local de l'habitat de la Métropole va bientôt être voté (il l'a été peu après cette conférence, le 16 février 2024, NDLR). L'ambition affichée de construire 11 000 logements par an est très élevée, en rythme et en volume de construction. Si dans le même temps on veut limiter très fortement les extensions urbaines, la seule réponse, c'est la densité.* »

Et quand on parle densité, il faut aussi parler mobilité. « **Le rapport entre construction, logement et mobilité est fondamental.** Dans les métiers de l'immobilier, cela veut dire penser l'impact en termes de mobilité de tout ce qui va être construit. »

Pour Vincent Fouchier, la notion de compacité est également très importante. Il montre que si, dans Paris, une personne parcourt en moyenne 13 km par jour, en périphérie en revanche, dans des espaces moins urbanisés, la moyenne des distances de déplacement par jour et par personne peut atteindre 41 km (dans Aix-Marseille-Provence, le rapport est

de 1 à 2 entre les habitants des centres-villes d'Aix et de Marseille, comparativement à ceux des petites villes : 5,7 km/jour/personne pour les premiers et 9,8 km pour les seconds). Ce qui est troublant, c'est le temps passé à se déplacer. C'est, à quelques minutes près, le même dans toute l'Île-de-France. « Cela veut dire que **la ville dense est une ville lente et que la ville moins dense est une ville rapide**. Cela a des impacts importants sur bien des aspects, l'énergie, la consommation, les émissions de gaz à effet de serre... »

On s'est donc trompé pendant des décennies. « On croyait qu'en créant des infrastructures lourdes, du genre RER ou autoroutes, on allait faire gagner du temps aux gens. C'est faux. Les gens ne gagnent pas du temps, **ils gagnent de l'espace**. Et donc, on a dilaté les villes. En pensant bien faire, on a éclaté l'urbanisation ».

« La densité ne doit pas être uniquement pensée en quantité sur une surface, mais aussi en organisation des éléments qui la composent. »

Pour éviter de se tromper à nouveau, une seule attitude : « projeter les questions d'intensité ou de densité, doit nécessairement nous obliger à projeter aussi les modes de vie. » Après le polycentrisme et la compacité, Vincent Fouchier propose d'introduire d'autres notions. « D'abord, la localisation territoriale. Si on veut agir sur la mobilité, être vertueux en termes de déplacements courts et moins dépendants de l'automobile, il faut avoir en tête que la densité ne doit pas être uniquement pensée en quantité sur une surface, mais aussi en organisation des éléments qui la composent. Cela a des conséquences en termes de planification. Il faut savoir combiner densité, polycentrisme et compacité. En fait, **c'est la question de la proximité qui est en jeu**. Cela renvoie à la notion de ville du quart d'heure. »



Les membres et sympathisants d'Acteurs Immo réunis le 23 janvier 2024 à l'Espace Jouenne

Laquelle ville du quart d'heure est une sorte de philosophie d'aménagement qui consiste à chercher à mettre dans une proximité d'un quart d'heure maximum de déplacement, tout ce dont chacun a besoin en termes de services, de commerces ou d'équipements.

Un autre graphique permet de corréler les densités avec la consommation énergétique. Cela se confirme dans la quasi-totalité des métropoles internationales aussi bien qu'à Aix-Marseille-Provence : « **Plus vous êtes dense et moins vous consommez d'énergie par personne pour la mobilité**. Avec une structuration urbaine qui pense l'impact en CO₂ et en mobilité, on peut donc agir durablement sur les objectifs de décarbonation de la société. » Si on élargit la mesure, en prenant en compte non seulement la mobilité mais aussi l'industrie, le tertiaire, l'agriculture, toute forme d'émission de gaz à effet de serre, ramené au nombre d'habitants, « on voit que les secteurs les plus denses sont toujours les moins émetteurs de gaz à effet de serre, les moins consommateurs d'énergie, et cela dans des rapports de 1 à 5 ou de 1 à 6. Quand vous êtes au cœur de l'agglomération parisienne, **vous avez pratiquement déjà atteint l'objectif de décarbonation** qui est fixé au niveau national à l'horizon 2050 ».

L'ACCEPTATION DES HABITANTS

On voit bien que l'intensification urbaine, en termes d'environnement, est un passage obligé. La question est de savoir si les habitants sont prêts à accepter cet objectif d'intensification. « On ne va pas agir contre les habitants, on va agir pour. Spontanément, personne n'a une envie folle qu'on densifie son quartier. Et ça explique les recours. Ça explique que nos élus n'en n'aient souvent pas envie non plus, parce qu'ils savent que les habitants n'ont pas envie de ça, avec des raisons très objectives. « Est-ce que les équipements sont suffisants, est-ce qu'il y a suffisamment d'écoles, est-ce que la voirie n'est pas déjà saturée, est-ce qu'il y a suffisamment d'espaces verts à côté du logement ? Est-ce qu'on n'est pas en train de consommer les derniers espaces qui ne sont pas encore construits ? Est-ce qu'il n'y a pas du patrimoine à protéger plutôt que d'aller le gâcher par de la construction nouvelle ? Il y a énormément de raisons pour lesquelles il ne faut pas densifier. »

Vincent Fouchier présente les résultats d'un sondage réalisé par la Métropole pour son conseil de développement qui a recueilli 7 000 réponses, moitié sur AMP et moitié sur les autres métropoles françaises. « Ce sondage confirme la grande

-3-

adhésion à **l'enjeu de stopper** (ou de réduire très fortement) **les extensions sur les espaces agricoles et naturels**. Les habitants sont très sensibles à cela. » Quand on leur demande leurs attentes, les habitants répondent qu'ils veulent plus d'espace public, des équipements d'un bon niveau, une mobilité transformée pour éviter de saturer en voiture et donc une offre de transport en commun réelle, efficace et peu chère. « *Localement, c'est vrai qu'il y a beaucoup de résistance, mais pour autant ce n'est pas un refus massif, au contraire.* »

Le Conseil de développement d'AMP, qui réunit 240 membres représentant des acteurs socio-économiques et des citoyens, a la même approche. Il a produit un avis qui dit qu'il faut arrêter d'étendre les villes sur les espaces agricoles et naturels et qu'il faut s'atteler à réaliser la densification. L'avis précise que la condition pour que cela réussisse, c'est le gagnant-gagnant, il faut que la collectivité « *sache répondre aux besoins des nouveaux habitants tout en satisfaisant les habitants déjà en place par une amélioration de leur cadre de vie* ».

-4- La famille avec enfants qui était le moteur de l'extension urbaine est de moins en moins le modèle dominant.

Au sein de l'ensemble des habitants, il y a des profils différents et des attentes différentes en termes de densité, en particulier chez les jeunes ou les personnes âgées. « **Ces deux catégories de population sont nettement en faveur de la ville dense et de la densification**, même si c'est pour des raisons différentes et avec des appréhensions sur les risques qui sont différentes. Il nous faut absolument prendre en compte leurs aspirations, parce que ce sont les générations montantes de demain. »

Si on regarde la prospective de l'évolution des ménages d'ici à 2030, on s'aperçoit que la composition des ménages est en train d'évoluer très vite. « *La famille avec enfants qui était*



Vincent FOUCHIER et Thierry MOALLIC, président d'Acteurs Immo

le moteur de l'extension urbaine est de moins en moins le modèle dominant. Les Trente Glorieuses, le baby-boom, ont produit massivement des familles avec enfants, qu'il fallait loger massivement et rapidement. Le pavillonnaire y a largement contribué. »

Aujourd'hui, les besoins de la société ne sont plus les mêmes. « *Ce qui est en pleine croissance et qui va générer des besoins auxquels nous devons répondre au plus vite, ce sont les familles monoparentales et les personnes seules qui vont être de plus en plus nombreuses, c'est le reflet du vieillissement, aussi bien que le reflet de modes de vie qui changent.* »

Le simple raisonnement démographique et le rapport espace/démographie pourrait suffire à lui seul à chambouler totalement l'offre future de logements. Il faudra en même temps intégrer à l'équation les coûts de l'énergie, l'enjeu de la protection des espaces, la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre.

Sur un autre graphique, réalisé en Île-de-France, on voit à gauche les prix au mètre carré des transactions de terrain et à droite la densité bâtie. **Plus on est dans des secteurs denses, plus les prix au mètre carré sont très élevés.** « *Est-ce que cela veut dire qu'il y a compétition pour accéder aux espaces les plus denses ? Une demande plus forte que l'offre ?* » Vincent Fouchier fait mine de s'en étonner. « *Il y avait donc*

un désir de densité ». Ce que montre le graphique, c'est qu'il y a bien compétition pour l'usage de l'espace et les prix au mètre carré reflètent le fait que **la densité, les lieux denses ne sont pas des espaces qu'on rejette**, mais sont plutôt générateurs de concurrence pour y accéder. « *Si les gens rejetaient vraiment ces environnements urbains denses, vous verriez les prix descendre en flèche.* »

« *Ce qu'on recherche dans les lieux urbains denses, ce sont les commerces, les services, les transports. Mais en vis-à-vis, les gens savent très bien identifier les inconvénients de la densité, en premier lieu le bruit (je ne pensais pas qu'il ressorte si haut dans le sondage), puis l'insécurité, la pollution et les incivilités. Le bruit est deux fois plus cité que les autres inconvénients.* »

« Sous certaines conditions, la densité intéresse les habitants. »

Les enseignements de cette consultation sont riches. L'action publique peut y puiser de nombreuses indications pour ses prochaines interventions. « **Les gens ne sont pas résolument contre la densité.** Sous certaines conditions, elle peut les intéresser. »

Si effectivement le désir pour la densité est réel, il montre aussi, en

creux, qu'il y a des personnes qui n'ont pas les moyens de se payer cette densité. On touche du doigt l'apparition **d'une réelle ségrégation sociale** induite par l'effet combiné de l'attrait pour la densité et du marché. *« S'il n'y a pas de politiques publiques correctrices, vont apparaître des ségrégations très fortes et très clivantes, avec d'un côté la gentrification et de l'autre la paupérisation et l'éviction vers la périphérie moins dense des populations modestes. »*

LES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES

Concernant le contexte environnemental, Vincent Fouchier tient à mettre l'accent sur un phénomène qu'il juge préoccupant dans les zones urbaines, **les îlots de chaleur**. Dans le territoire d'AMP, plus encore que dans d'autres lieux en Europe et même en France, la question du réchauffement climatique prend une dimension très marquée dans les secteurs urbains les plus denses. *« C'est chez nous que le surcroît de température va être le plus aggravé dans les années qui viennent. L'équivalent du GIEC au niveau régional, le GREC sud, nous annonce des catastrophes sur ce plan. Quand on sait que les secteurs les plus denses sont déjà, indépendamment des canicules, 2 à 4°C plus chauds que les secteurs périphériques, la canicule qui s'y joue va être encore plus invivable. »*

Et pour bien placer le niveau de préoccupation, Vincent Fouchier précise que *« ce n'est pas le confort, c'est l'habitabilité même des secteurs les plus denses qui est en jeu »*. Il cite le directeur de la Friche de la Belle de Mai qui se demande s'il pourra encore ouvrir la Friche pour les activités culturelles dans les prochains étés. *« Les zones qui ont le plus d'effets d'îlots de chaleur, ce sont bien sûr les centres urbains, parce que massifs, très urbanisés avec peu d'espaces verts, mais ce sont aussi les zones d'activités économiques et là c'est encore pire du fait de leur forte artificialisation (bâti et stationnement). On a besoin de les transformer, de les densifier, mais aussi de les végétaliser, de les rafraîchir. »*

Notre modèle urbain et architectural



Les membres et sympathisants d'Acteurs Immo réunis le 23 janvier 2024 à l'Espace Jouenne

devra être complètement revu pour faire face à ce choc du climat qui à coup sûr d'après les experts sera plus violent ici, sur le pourtour méditerranéen, que sur le reste de l'Europe. *« Parler de densification urbaine chez nous, implique en même temps de parler d'amortisseur d'îlot de chaleur. Végétaliser, désimperméabiliser, rafraîchir, réintroduire l'eau. Ce ne sera plus du tout le même urbanisme. Le défi à relever va toucher tous les pans de la conception architecturale et urbaine. Nous n'en sommes qu'au tout début. »*

PLUSIEURS PISTES D'ACTION POSSIBLES

Pour conclure sa présentation, Vincent Fouchier propose de faire un tour d'horizon de différentes actions possibles. Pour lui, une grande partie de l'équation posée, notamment concernant la réponse aux besoins en emploi ou en logement, passe **par un meilleur usage du bâti existant**. *« Il y a des gisements considérables où on peut intensifier les usages et la mixité fonctionnelle en mettant ensemble différentes activités qui utilisent mieux l'espace : recycler des friches, réduire la vacance du logement aussi bien que la vacance d'activité. »*

On peut d'abord choisir de **libérer de l'espace au sol** pour favoriser la nature, l'espace vert, la végétation et réduire ainsi le niveau de chaleur. *« Mais alors le bâti monte haut. Il y a des*

gens que ça séduit et tant mieux, mais c'est un défi qu'on ne pourra pas reproduire partout, qui est loin d'être une évidence en termes de réception par le marché. » La hauteur des constructions est en effet souvent un repoussoir pour la population.

« Il y a 900 hectares de toits-terrasses sur la seule ville de Marseille, dont 12 % sont propriété publique. »

Les **surélévations** sont une autre piste qui devient aujourd'hui le leitmotiv de beaucoup d'acteurs. *« Les cabinets d'architecture ou d'urbanisme s'y mettent de plus en plus et gèrent plutôt bien les questions de copropriété, les questions techniques de structure, de transformation du bâti et de coût global. »*

Les toits aussi, d'une façon globale, peuvent devenir le nouvel Eldorado. *« Non seulement on peut construire sur les toits, mais on peut aussi y accueillir beaucoup de choses, imaginer de nombreux usages (jardinage, sport, culture, production d'énergie...). Il y a 900 hectares de toits-terrasses sur la seule ville de Marseille, dont 12 % sont propriété publique. Je dis chiche, pour les collectivités, les organismes publics, l'État, allons-y ! »*

Si elle semble facile à réaliser,

la **densification douce du pavillonnaire** est une piste à manier avec précaution. Vincent Fouchier y met deux limites. « Si on est trop loin des transports collectifs, densifier le pavillonnaire va accroître la dépendance à la voiture, ce serait une erreur. Mais quand on est très près d'un transport en commun efficace, la densification doit être plus significative et valoriser le recours à ce transport. Les transports collectifs coûtent des millions d'euros à la collectivité, il faut faire en sorte qu'ils accueillent le plus grand nombre d'usagers. »

Un autre gisement a été popularisé assez récemment par le gouvernement qui l'a baptisé la France moche. **Certaines zones commerciales dépérissent aujourd'hui** parce que la demande sociale n'est plus là. « Les centres commerciaux périphériques allaient très bien avec le développement extensif, voiture-maison-loin de l'emploi. Dans un moment où on veut trouver de nouveaux fonciers, où on veut rapprocher l'offre de service de commerce des habitants et où on veut utiliser au mieux les transports en commun, **certaines de ces secteurs commerciaux doivent se transformer**. Les propriétaires eux-mêmes sont parfois désireux de le faire. Il faut trouver le nouveau modèle. »

Les zones d'emploi ont elles aussi leur potentiel. « On a « tartiné » ces zones **avec des entrepôts d'un seul niveau**. Cela répondait à un besoin. On a plus récemment construit des entrepôts avec du bâti de grande hauteur, un seul étage mais très haut, jusqu'à 30 mètres, quelquefois, des cathédrales. Si on fait une rampe d'accès, **le haut devient utilisable et on peut faire un deuxième entrepôt dessus**, ça ne changera rien sur le plan du paysage, et on peut faire quelque chose un peu sympa sur le plan architectural. »

Et puis, il y a aussi beaucoup de lieux qu'on ne voyait pas, ou qu'on ne voulait pas voir, « comme **les dessous de bretelles autoroutières**, par exemple, sur des kilomètres. À défaut de les supprimer (comme l'ont fait certaines municipalités, à Portland, à Séoul...), on peut imaginer des activités en-dessous plutôt que de les laisser se dégrader ».

« Je réfléchis aussi **boulevards urbains**. J'en avais proposé dans le schéma directeur d'Île-de-France. » L'idée est de transformer en boulevards toutes les autoroutes urbaines, celles qui arrivent dans les centres. **Obligatoirement, la vitesse se réduit**, d'au moins de 25 ou 30 km/h, mais on peut faire encore plus. « Si, en parallèle, on transforme matériellement, physiquement ces territoires, si on les urbanise, au sens d'aménagement urbanistique, **on peut alors construire tout du long, parce qu'ils deviennent des quartiers de villes** et non plus des repoussoirs. Tout d'un coup, on valorise un foncier dont on ne savait pas quoi faire. C'est un potentiel énorme qu'on peut retrouver dans énormément de secteurs de notre métropole. »

On peut s'intéresser aussi fortement à d'autres types d'espaces épisodiquement vacants, **certaines équipements publics sous-occupés**, sous-utilisés, qui fonctionnent seulement pendant une tranche de la journée et pas du tout le reste du temps, comme les écoles ou les gymnases.

« Les personnes âgées qui se retrouvent seules dans une maison ou dans un grand logement social parce que la famille s'est dé faite, pourquoi ne pas les aider pour qu'elles trouvent un autre logement plus petit et adapté à leur besoin ? De toute façon, ça coûtera moins cher de payer un déménagement que d'urbaniser en périphérie ou de construire un autre logement. »

Pour tout cela, il faudra que les pouvoirs publics **investissent massivement**. « Pendant des années et des années, on a mis des sommes considérables pour urbaniser en périphérie. On a créé des routes, qu'on ne faisait pas toujours payer, ni par l'aménageur, ni par le bénéficiaire final. Aujourd'hui, on n'ose pas encore se dire qu'il faudra payer pour la densification, mais **c'est une évidence, elle a un coût**. »

DES ÉTUDIANTS EN CENTRE-VILLE ?

La métropole Aix-Marseille-Provence accuse un retard, en nombre d'étudiants pour 1 000 habitants. « Pour être au niveau des autres métropoles, il faudrait doubler le nombre d'étudiants. Imaginez qu'on

installe quelques dizaines de milliers d'étudiants en plus dans le centre-ville de Marseille ou d'autres centres de la métropole. Un centre-ville animé par la jeunesse, ça n'a rien à voir avec un centre-ville sans jeunesse. Non seulement on peut transformer des bureaux ou des logements étudiants, mais aussi des équipements, des salles de cours, des lieux de divertissement... En plus, le bâti ancien, avec 4 ou 5 étages sans ascenseur, n'est pas adapté à des familles avec enfants et poussettes. Il y a là un récit intéressant pour réécrire l'histoire des centres-villes et jouer de l'intensification urbaine. »

« Ça coûtera moins cher de payer un déménagement que d'urbaniser en périphérie ou de créer un autre logement. »

Enfin, **le télétravail**. C'est un gros sujet à plusieurs entrées qui interroge beaucoup Vincent Fouchier. « Le bâti tertiaire est toujours là, mais les actifs ne sont plus là pour y travailler. » Ce sont des millions de m² de bureaux qui ne sont plus que partiellement utilisés.

Parler télétravail implique aussi de parler du logement.

« **Le logement n'est pas forcément télé-travaillable**. On est trop nombreux, on n'a pas le Wifi, il y a trop de bruit à cause des enfants, l'appartement est trop exigü... C'est un sujet qui n'a pas été envisagé. » Si nous voulons intensifier la ville et faciliter le télétravail, nous allons devoir régler des problématiques nouvelles, pas seulement l'adaptation du logement, qui est évidente, mais aussi comment se redistribue le pouvoir d'achat. « Avant, on consommait près du bureau, on déjeunait, on faisait du commerce sur place, maintenant, on n'est là que trois jours par semaine et le reste du temps, on vit près du domicile. Les modes de vie se redistribuent. Où est-ce que je consomme, où j'achète le pain, la nourriture, mes loisirs ? »

La dernière conséquence du télétravail, et pas la moindre, est redoutable. « Si je travaille à la maison

et que je ne suis plus autant obligé de me déplacer, je vais peut-être faire plus de kilomètres et trouver une maison plus éloignée dans la campagne. »

On voit poindre une deuxième vague de périurbanisation. « Nous avons urgemment besoin de mettre en place une politique territoriale sur le télétravail. »

POPSU

La « Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines » (Popsu) est un projet partenarial national État/AMP mené en partenariat avec la Caisse des dépôts et consignations, l'Ademe, la Cité de l'architecture et du patrimoine, la Fédération nationale des agences d'urbanisme, France Urbaine (l'association des métropoles) et l'Agence nationale de la cohésion des territoires (Anct). Il s'agit de produire de la connaissance sur la métropolisation en rapprochant acteurs de terrain et chercheurs pour une réflexion commune. La métropole a dédié sa plateforme à l'intensification urbaine : le 1^{er} Vice-Président d'AMP, Pascal Montécot, est le référent politique de la plateforme. Ce sont 10 chercheurs qui travaillent avec nous.

« Nous voulons développer la capacité d'apprendre sur ces questions de densification. Nous avons déjà une assez bonne connaissance de ce qu'il faut moins faire ou ne plus faire en la matière, mais nous ne savons pas bien encore comment faire ce qu'il faudrait faire. Nous essayons de faire bouger à la fois les mentalités et les outils à disposition. »

À Marseille, une des premières initiatives de Popsu a été de signer une convention avec l'Institut méditerranéen des villes et des territoires (IMVT) qui regroupe l'école nationale d'architecture, l'école nationale du paysage et l'institut d'aménagement et d'urbanisme. Aix-Marseille Université.

« Nous allons faire travailler ces écoles, ensemble et séparément, sur le sujet de l'intensification pendant 3 ans. Nous leur avons demandé de travailler sur l'aire Vitrolles-Marignane et on a eu des scénarios très variés. Parmi les 12 équipes (140 étudiants), il y en a une

qui propose de faire Airbus ville sur le territoire autour de l'aéroport. Une autre veut tout simplement fermer l'aéroport. Il ne faut pas avoir peur d'ouvrir nos esprits. »

Dans les années 1970, 1980 on a su inventer, pour les quartiers en difficulté, l'outil de la MOUS, la maîtrise d'œuvre urbaine et sociale. Vincent Fouchier se demande si on ne pourrait pas inventer l'équivalent pour l'intensification, « des équipes pluridisciplinaires dédiées à accompagner avec les habitants les secteurs les plus intéressants, les densifier d'un point de vue collectif pour que le gagnant-gagnant soit réel. Sans un outil de ce type, ni la planification, ni le privé tout seul ne vont y arriver ».

Michel Couartou

ZOOM

Le Sdrif, un schéma qui a très largement permis l'intensification urbaine

Vincent Fouchier illustre ses propos par le bilan du Sdrif, le schéma directeur de la région Île-de-France, qu'il a contribué à écrire, en vigueur depuis 2012. Ce schéma est établi par la région et s'impose aux 1 300 communes du territoire, sans filtre. Tout ce qui est dans le Sdrif doit être respecté par le plan d'urbanisme communal ou intercommunal lorsqu'il y en a un. Actuellement, la région Ile-de-France conduit la révision pour les dix ans qui viennent. Verbatim.

« Le retour d'expérience est intéressant parce que la densification était un des sujets majeurs de ce que nous avons fait en 2007 lorsque nous avons élaboré une première version de ce schéma. La région construisait 35 000 logements par an. Tous les acteurs, tous les experts, disaient qu'il fallait en faire au moins 50 000. Quand on a eu à faire la deuxième version en prenant en compte le réseau du Grand Paris Express, Nicolas Sarkozy nous a poussé à aller encore plus loin, il a fixé l'objectif à 70 000 logements par an. Il fallait donc doubler la capacité de production. On a alors introduit dans le schéma directeur de nombreux leviers qui devaient, chacun, contribuer à faciliter, encourager, guider l'intensification, et pas n'importe où, uniquement là où cela nous paraissait le plus pertinent. Avec la prise en compte de la compacité, du polycentrisme et de l'impact sur la mobilité, toutes ces choses dont je parlais tout à l'heure. »

« On a déployé énormément de leviers dans ce schéma. On a d'abord limité les capacités d'expansion urbaine : moins 25 % par rapport à ce qui était prévu dans le précédent SDRIF (1994). Ensuite, on a mis, dans les espaces qui étaient encore à urbaniser, le levier de la densité minimale, en décrétant que les extensions ne pouvaient se faire qu'à la condition qu'elles soient denses

(20 logements minimum à l'hectare). Quand on connaît le pavillonnaire, on voit que c'était un changement de braquet vigoureux. »

« Nous avons listé également les endroits où nous souhaitions une densification préférentielle, soit parce qu'ils étaient repérés au niveau régional comme étant des lieux bien desservis, soit parce que c'étaient des endroits où il y avait des projets de transports très structurants, soit des lieux sur lesquels il y avait des friches considérables à transformer. Enfin, nous avons affirmé que tous les espaces urbains devaient contribuer à la densification. Au minimum 5 %. »

« Nous avons porté un surcroît d'ambition sur les quartiers de gare. Le réseau du Grand Paris Express comprend 160 gares. C'est l'équivalent de 20 millions de mètres carrés potentiels à construire. Dans le même temps, nous avons fixé des limites à l'urbanisation des fronts urbains dans certains secteurs. Suffisamment de paysages avaient été gâchés, il fallait faire un gros effort de pensée paysagère. Nous avons introduit le concept de continuité agricole dans le droit de la planification parce qu'il y avait beaucoup d'infrastructures en Île-de-France qui coupaient les exploitations agricoles en deux. »

« Au-delà de la réglementation, nous avons fait en sorte d'accompagner aussi la densification sur le terrain. Je pense que c'est une des réponses cruciales à la question : réussir la densification dans les esprits. On a mené une concertation partout, tout le temps, à travers de nombreux vecteurs différents, avec tous les acteurs. C'était une manière de faire adhérer les acteurs et les habitants à l'enjeu avant même de les faire adhérer aux solutions. Si on arrive à la discussion sur les solutions en ayant compris l'enjeu, on a déjà franchi une étape importante. »

« Nous avons également déployé beaucoup d'outils, de dispositifs et de modalités d'accompagnement pour les maires bâtisseurs pour les aider

sur le foncier, en faisant travailler l'établissement public foncier. »

« La consultation internationale du Grand Paris, qui a mobilisé tous les grands noms de l'architecture et de l'urbanisme, était un moment stimulant parce que ces professionnels nous ont ouvert des images des futurs possibles, parfois assez fantasmagoriques, mais parfois aussi avec de très belles idées dont on pourrait d'ailleurs s'inspirer ici. Quelques-uns de ces urbanistes sont partis du principe que le processus de densification ne passait pas forcément par un méga projet, mais plutôt par beaucoup de petits projets qui s'agrègent, pour autant qu'on arrive à les stimuler et à les coordonner. »

« Quel est le bilan de ce Sdrif ? L'évaluation qui en a été faite dernièrement met en lumière un ralentissement de 20 % du rythme d'urbanisation des sols depuis la validation du schéma et un quasi doublement du rythme de construction (les 70 000 logements ont été dépassés certaines années). Ce n'est pas uniquement lié à la planification ou au dispositif mis en place. Il y a eu un croisement entre beaucoup de paramètres, un contexte économique avec des taux d'intérêt bas, mais la planification a garanti la réalisation possible de cette capacité de densification. Le développement s'est fait dans le cœur de l'agglomération. Il n'a pas continué à tirer de plus en plus loin dans la périphérie, c'est la première couronne qui a accueilli la croissance de population et d'emploi en lien avec les transports qu'on y a développé. Globalement, la planification a été très utile. »