



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

POPSU Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

COLLOQUE DU 7 OCTOBRE 2010

MONTPELLIER

LA VILLE INVENTEE

RETRANSCRIPTION DES DEBATS

9h15 – 9h30 : Introduction



Avec le soutien de :



Introduction

Jean-Paul Volle, *Professeur émérite, Université Paul Valéry*

J'ai travaillé sur ce programme avec Emanuel Négrier et Catherine Bernié-Boissard, et surtout avec les partenaires locaux, à savoir la Ville, la Communauté d'agglomération et la SERM. Je voudrais leur témoigner une grande reconnaissance parce que dans les conditions qui sont les leurs de travail sur le terrain, de suivi des opérations, cette sorte de dynamique que vous ressentez sur Montpellier n'est pas sans conséquences sur le travail qui est conduit à l'intérieur des services. Je voudrais aujourd'hui leur dire un grand merci.

Emmanuel Négrier, *directeur de recherche au CNRS*

Dans cette expérience d'étude, l'interdisciplinarité est une dimension qui nous a été particulièrement chère. Le point de vue géographique d'aménagement, le regard de l'architecte, de l'urbaniste et le regard de la science politique ne sont pas fréquemment associés, en tout cas à Montpellier. Je témoigne également de la satisfaction d'un travail accompli, ce qui est plutôt rare à Montpellier. J'espère que l'on pourra considérer que cela apporte quelque chose au moulin de l'analyse urbaine et métropolitaine.

Jean-Paul Volle

Je voudrais également souligner combien, sur ce long programme conduit par le POPSU, nous avons trouvé des échanges fructueux et une collaboration très franche avec l'institution centrale du PUCA par le biais du programme POPSU. Je voudrais remercier Danièle Valabrègue parce qu'on a toujours trouvé beaucoup d'esprit de coopération et d'échange lors de nos rencontres scientifiques à Paris.

Alain Bourdin, *président du conseil scientifique du programme POPSU*

Ce colloque de Montpellier est le dernier d'une série. C'est celui qui va probablement clore le programme de recherche qui s'est appelé, de façon pas très sexy, Plate-forme d'Observation des Projets et des Stratégies Urbaines (POPSU). Ce programme présente un certain nombre de caractéristiques sur lesquelles je voudrais m'arrêter un instant.

Le PUCA, qui est l'organisme du MEEDDM et de ses antérieurs qui organisent la recherche incitative dans le domaine urbain, a toujours été préoccupé d'un travail avec les collectivités territoriales, avec le milieu local. Il y a eu diverses initiatives depuis la décentralisation, André Bruston ici présent en est témoin, diverses tentatives pour organiser le travail de manière moins centralisée en coopération directe avec les milieux locaux, que ce soit les chercheurs ou les décideurs. Le programme POPSU est quand même, dans ces démarches, une étape un peu décisive car c'est quand même la première fois que l'on arrive à développer un programme en partenariat complet dans cette ville. Cela veut dire partenariat financier notamment entre les collectivités et l'Etat, cela veut dire aussi partenariat dans la définition des objectifs et programmes de recherche entre les équipes de recherche locales, les décideurs locaux et le ministère. Cela a été un des objectifs du programme POPSU, objectif qui a assez largement réussi. Nous avons travaillé dans sept villes, ou plutôt sept agglomérations puisque les partenaires étaient plutôt à l'échelle de l'agglomération : Nantes, Bordeaux, Montpellier, Marseille, Lille, Lyon et Toulouse.

Les quelques conclusions que nous pouvons tirer de ce programme c'est qu'il a été un fantastique instrument d'apprentissage collectif, et ceci de deux manières. D'une part, un

apprentissage collectif du point de vue des relations entre acteurs et chercheurs où chacun a eu l'occasion d'apprendre le langage de l'autre à travers des séminaires, des rencontres diverses, du travail en commun. Dans toutes les villes, il s'est passé quelque chose. D'autre part, un apprentissage collectif dans l'interdisciplinarité. Dans chacune des villes, nous avons des équipes pluridisciplinaires, parfois réunissant de nombreuses disciplines, d'autres fois moins, pour un travail pluridisciplinaire nécessairement problématique. La pluridisciplinarité n'est pas quelque chose qui va de soi, cela pose tout un tas de problèmes et nécessite que l'on apprenne à faire ensemble. Sur ces deux points, le programme POPSU a été sans aucun doute un succès.

Ce programme avait aussi pour but de dire quelque chose sur chacune des villes étudiées, d'apporter de la connaissance sur chacune d'entre elles, mais également d'apporter des connaissances qui puissent s'inscrire dans le mouvement international de développement de la connaissance sur le fait urbain. Il y avait là aussi un équilibre à trouver, une articulation à faire. Il ne fait pas de doute que dans la plupart des villes, pour ne pas dire dans toutes, le programme a apporté quelque chose à la connaissance de la ville. Il nous reste très certainement à faire la totalisation de tout ce qui a été produit et à éviter que l'on n'ait produit que de la connaissance locale qui ne soit pas transférable.

Les colloques que nous avons faits ainsi que le livre transversal qui a précédé les livres consacrés aux différentes villes servent à avancer dans cette totalisation avec la nécessité de dégager un certain nombre de conclusions qui puissent être mises au débat scientifique. Ceci n'est pas complètement achevé car c'est difficile à faire. Tirer des conclusions de choses aussi diverses et en faire des données transférables est chose complexe. Les différentes villes et les différentes équipes de recherche ont souvent regretté que la dimension comparative n'ait pas été assez forte dans le programme POPSU. Après POPSU 1, nous sommes en train de démarrer POPSU 2 qui est organisé pour aller plus loin, notamment pour bien remplir cette tâche de comparaison tout en continuant à fabriquer du savoir local en partenariat, en essayant de faire encore mieux.

Je conclurai en disant que cette expérience de POPSU 1 a été passionnante, que la diversité des villes a été, pour nous qui voyons l'ensemble, quelque chose de totalement fascinant. La manière dont on travaille à Montpellier, Nantes, Bordeaux, etc., n'a absolument rien à voir, ce qui nous apprend beaucoup. J'espère que grâce à POPSU 2 mais aussi grâce à l'utilisation que l'on va continuer à faire de POPSU 1, ceci ne sera pas simplement une fleur qui aura fleuri une fois mais que l'on sera vraiment, comme le souhaitent les responsables du PUCA, dans une nouvelle manière de faire de la recherche urbaine.



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

POPSU Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

COLLOQUE DU 7 OCTOBRE 2010

MONTPELLIER

LA VILLE INVENTEE

RETRANSCRIPTION DES DEBATS

**9h30 – 12h45 : Les échelles du projet urbain dans la construction
du projet métropolitain**



Avec le soutien de :



Les échelles des projets urbains dans la construction du territoire métropolitain

► **La problématique du territoire de projet dans la configuration d'un espace de métropolisation centré sur Montpellier capitale régionale**

Jean-Paul Volle, Professeur émérite, Université Paul Valéry

Nous avons un espace de métropolisation centré sur Montpellier Ville, sur Montpellier Métropole peut-être, mais cet espace de métropolisation nous interroge, il est au cœur de notre réflexion sur le projet. Je le verrais autour de quatre points que nous développerons au cours de cette journée :

- Cet espace est un espace dont la dynamique démographique n'est plus à démontrer. La Communauté d'agglomération bénéficie d'environ 5 500 nouveaux habitants par an, et cela dure depuis bientôt un demi-siècle.
- Cette forte attractivité porte de plus en plus, au cours de ce demi-siècle, sur une population jeune et une population de cadres.
- Cet espace est unique en Languedoc-Roussillon. Il nous rapproche d'autres espaces métropolitains, et c'est l'avantage du programme POPSU que de nous avoir fait prendre conscience de cette comparaison utile avec d'autres.
- Paradoxalement, l'affichage métropolitain se fait tardivement. Longtemps il est celui d'une capitale régionale et alors que nous avons une ville qui rentre dans la médiatisation la plus large dès les années 80, le terme de métropole est utilisé très tardivement. Aujourd'hui, l'affirmation paraît presque quotidienne.

Concernant maintenant la problématique du territoire, je voudrais citer les grands enjeux auxquels nous allons être confrontés aujourd'hui en termes de débat, que je compte également au nombre de quatre :

- Autour du récit fondateur, il y a véritablement l'enjeu d'un projet de transformation. Ce récit fondateur commence réellement au début des années 80. On a souvent l'habitude de le faire coïncider avec l'élection municipale de 1977... On pourrait dire que la base a été un peu tracée avant avec l'opération Polygone mais elle n'a pas les mêmes contenus ni la même profondeur d'action.

Ce récit fondateur nous amène aux frontières de la cité et nous verrons progressivement comment on a conquis un espace limite qui aujourd'hui nous paraît être parfaitement intégré dans l'idée de ville mais qui était loin de la ville il y a quarante ans – je parle de la conquête des territoires du Lez à l'est. C'est aussi l'ouverture vers de nouveaux horizons, la mer bien sûr, et aujourd'hui de plus en plus l'idée que quelque chose doit être fondé autour d'un axe qui va de Sète à Lunel, au moins, alors que d'autres territoires voisins sont parfaitement « branchés » sur le fonctionnement métropolitain mais organisés en Communautés et qui ont eu comme principe de tourner le dos à l'aire métropolitaine organisée.

- Une autre idée est de penser ces enjeux autour des actes d'urbanisme. Nous avons retenu deux éléments : le SCOT parce qu'il territorialise la métropole, il la domestique en quelque sorte, il la naturalise, il la rend comprise, admise. Il initie quelque chose et, en même

temps, il réconcilie le projet et le territoire. Puis les PLU, c'est-à-dire comment les valeurs du SCOT sont retraduites, réinscrites dans l'ordre de l'urbanisme opérationnel.

- Il y a ensuite les enjeux autour de la problématique des centralités. On ne peut pas penser territoire sans évoquer la question des centralités. Celles-ci se reportent selon deux grands espaces : l'espace de la ville en tant que tel où des centralités secondaires sont à l'œuvre aujourd'hui, volontairement créées, posées sur le territoire, mais aussi à l'échelle de la Communauté d'agglomération où naît progressivement l'idée que la centralité périphérique doit jouer un rôle au-delà de ce qu'était souvent le caractère avancé, annoncé et vécu des identités locales.
- Le dernier enjeu est celui que nous avons énoncé dans le livre autour d'un modèle inachevé de la métropole, de la quête de la vérité métropolitaine, vérité s'il y a. Cette recherche-là nous envoie vers quelle réalité du territoire alors que le périmètre de la Communauté paraît être étriqué autour de ses trente-et-une communes, bordé de Communautés qui témoignent du fractionnement, de la fragmentation, quelque chose qui ne paraît pas tout à fait logique lorsqu'on voit le fonctionnement de ce territoire. Enfin, la question autour des pertinences des espaces territoriaux quant aux compétences affichées. Le périmètre de la Communauté d'agglomération n'est peut-être pas pertinent quand on le juge au niveau global du fonctionnement de l'aire métropolitaine mais il reste très significatif et signifiant lorsqu'on le voit en termes d'application des compétences, et peut-être ce périmètre étriqué a-t-il permis d'être plus efficaces.

Quelles sont les échelles de la vision métropolitaine du projet ? N'oublions pas, puisque nous parlons de territoire, de nous renvoyer à ces dimensions multiscalaires sur lesquelles porte le projet. Tant que ce projet construit la métropole-centre, il est par lui-même affecté à un territoire qui rayonne sur la ville et qui fait rayonner la ville. Mais nous sommes aujourd'hui dans une autre dimension, celle d'une Communauté fonctionnelle qui elle-même traduit une dimension scalaire nouvelle faite d'unités différentes et dont le principe d'association est celui de la solidarité. Comment se construit dans cet espace-là un nouveau modèle urbain, marqué hier et peut-être encore aujourd'hui par de la périurbanisation banale, à la recherche aujourd'hui de quelque chose d'autre ? Enfin, y aura-t-il une échelle intermédiaire entre cette quête métropolitaine à la recherche d'un périmètre correspondant à sa dimension économique et dans ses représentations mentales, entre cet état-là et ce que nous commençons à développer autour de l'idée d'une métropole en réseau associant les grands espaces urbains de ce Languedoc oriental qui représente, en gros sur la dimension d'un département, plus de la moitié demain de la population régionale ? Nous avons oublié qu'entre Sète et Alès, c'est demain 1,5 million d'habitants qui trouveront à travailler et à vivre ensemble.

Bien sûr, les deux référents moteurs de cette dimension scalaire sont d'une part la réalisation de la transformation de l'espace urbain, ce que j'appellerais la logique transformationnelle ancrée de la forme urbaine – on modifie la vision du territoire, on la charge d'urbanité. A côté de cela, il y a cette ouverture vers l'horizon d'un espace de métropolisation qui trouverait enfin écho dans une réalité de gestion métropolitaine – Emmanuel Négrier a lancé le terme de transactionnel que je reprends – car là il ne peut y avoir à travers l'idée de projet que la cohérence des conventions, des contrats, des échanges dans un espace dont l'urbanisation place plusieurs villes dans la nécessité de se concevoir ensemble dans une démarche prospective. Nous n'en sommes pas encore là en Languedoc, nous réfléchissons pour l'instant à la phase 1, celle de la transformation de l'espace pour afficher la dimension métropolitaine.

A partir de là, je pense que nous pouvons lancer le premier temps d'échange qui porte sur le SCOT comme structure de projet, comme moteur de la pensée et en même temps de l'action.

► La lecture d'un projet de territoire : le SCOT de Montpellier Agglomération

Laurent Viala, chercheur

Je vous propose tout d'abord de revenir sur les enjeux de connaissance qui ont motivé les chercheurs au regard de la mission que le programme de recherche leur donnait. J'introduirai ensuite un questionnement de la connaissance acquise en envisageant cette fois-ci le territoire régional comme échelle ou terrain d'expression, d'expérimentation possible du fait métropolitain.

Je vais situer les enjeux de connaissance à deux niveaux. Le premier niveau, je vais l'introduire par la question suivante : comment se pense et comment se produit la ville-territoire en termes de capacité, de possibilité du politique à projeter à nouveau, à transcender la vision stratégique développée à l'échelle du territoire de la ville-centre ? D'abord pour donner du sens politique au territoire de l'agglomération, ensuite pour révéler sa réalité sociale, celle d'une communauté d'habitants liée par un destin que l'on voudrait commun. Enfin, pour imaginer un socle opérationnel à l'échelle du territoire et donc finalement passer de la stratégie aux projets. Comment se pense, comment se produit la ville-territoire en termes de capacité, de possibilité à définir la nature des projets urbains à développer sur le territoire communautaire : que produire ? où produire ? selon quels schémas d'ensemble et sur la base de quels principes ? Comment se pense, comment se produit la ville-territoire en termes de capacité à intégrer une impasse politique ? Une impasse politique qui conduit à devoir imaginer la ville de demain dans un périmètre trop étroit et sans pouvoir prendre appui sur le véritable territoire de référence par trop éclaté. Impasse qui devient un postulat, par nature quelque peu inamovible, et qu'il faut bien dépasser pour avancer vers la ville-territoire.

Je pose une deuxième question qui correspond à un deuxième niveau d'enjeu : comment conjugue-t-on la production de la ville-territoire avec le dimensionnement métropolitain ? Parle-t-on de deux réalités identiques ou bien parle-t-on du territoire périurbain que l'on pourrait structurer par l'urbain, mais est-ce que cela peut marcher ? Est-ce que les dispositifs, méthodes, moyens, principes convoqués dans ce cadre urbain peuvent être reconduits en l'état dans ce territoire périurbain ? Ou alors parle-t-on du fait métropolitain qui peut être finalement l'opportunité permettant de traiter la question du territoire périurbain ? Mais, là aussi, est-ce que cela peut marcher ? Et, si oui, quelles formes vont être privilégiées ? Des éléments de réponse seront apportés par Jean-Pierre Moure.

Au-delà de ces enjeux de connaissance que j'ai extrêmement résumés, une nouvelle question se pose : le territoire régional devient-il l'échelle d'expression du fait métropolitain ? Plus précisément, le territoire régional permettrait-il, du moins dans un premier temps, de passer outre l'impasse que j'ai évoquée il y a un instant, c'est-à-dire l'impossibilité de développer une action cohérente sur le grand territoire, au-delà du périmètre actuel du SCOT ? Donc passer outre l'impasse que j'évoquais pour aller vers la ville-territoire intégrant le fait métropolitain. La stratégie métropolitaine adviendrait-elle ou pourrait-elle advenir par l'échelon régional et l'ensemble des possibilités d'intervention qu'il propose ? Si c'est le cas, pourrait-on considérer que l'on se démarque d'une impulsion qui serait donnée depuis la ville-centre ? Est-il alors possible de décrypter ou du moins d'interroger des modes de faire spécifiques liés à cette proposition ? On peut pousser la question un petit peu plus loin en se demandant s'ils ne se situent pas à la croisée d'une double impulsion, à la fois celle émanant de l'institution régionale et celle émanant de la ville-centre, de son agglomération. En disant cela, je me pose la question de savoir si l'institution régionale ne permet pas de se débarrasser de l'impasse que j'évoquais sans pour autant réduire le rôle de la Ville de Montpellier en tant

que point émetteur du sens métropolitain ni celui de Montpellier Agglomération garantissant la mise en formes métropolitaines du territoire périurbain.

L'autre question que je voudrais poser est de savoir comment faire d'une série d'inconvénients – un périmètre du SCOT contraignant, même si les choses évoluent, quelque chose qui relèverait d'un impensé particulièrement difficile à surmonter aujourd'hui, celui du périurbain qui renvoie à l'absence peut-être très en amont d'une prospective stratégique, la question métropolitaine aussi qui a du mal à s'ancrer dans la réalité de la ville d'aujourd'hui – un atout pour penser la mise en projet du territoire de l'agglomération.

Je terminerai en reprenant les éléments de conclusion qui ont été consignés dans notre rapport où l'on s'interrogeait sur les états possibles de la métropole régionale : est-ce qu'elle renvoie à un état qui conduirait à parler de métropole un peu végétative, qui essaierait de se débrouiller du morcellement actuel ? Est-ce que l'on va vers une métropole territorialisée, qui n'est pas encore pleinement advenue mais qui, notamment par la mise en œuvre d'une démarche qui peut être largement discutée ici ou là, mais qui a le mérite d'exister, serait une démarche inter-SCOT ? Ou alors, est-ce que l'on va vers une véritable métropole gouvernée qui nous conduirait vers la nécessité – ce sont des questions qui ont été largement évoquées – d'aller vers la création d'une Communauté urbaine qui serait peut-être le modèle le plus abouti pour gérer cette question métropolitaine ?

-Jean-Pierre Moure, vice-président de Montpellier Agglomération en charge de l'urbanisme, de la politique foncière et de l'évolution de l'EPCI

Je ne sais pas si je vais répondre à toutes les questions qui ont été posées. J'ai certaines réponses qui tiennent aux fondamentaux qui ont caractérisé la mise en place du SCOT de l'Agglomération de Montpellier et, à travers ces fondamentaux, aux méthodes qui ont été utilisées, aux résultats, à la traduction sur le terrain mais également à la prospective.

Je voudrais rappeler d'entrée de jeu ce qu'est le SCOT de Montpellier, cette ambition d'un projet urbain d'agglomération qui correspond à un territoire calé sur 45 000 hectares dont il convient dès le départ d'évoquer le contexte dans lequel il s'est situé, contexte qui a directement dicté la stratégie urbaine qui a été lancée.

C'est un contexte qui intervient dans une notion démographique que tout le monde connaît ici, à savoir une progression importante de la population mais avec une particularité : quand on compare l'aire urbaine au sens traditionnel de l'INSEE de 1999, c'est 92 communes, 550 000 habitants, avec une progression pour les 61 communes hors agglomération de 70 %. Quant à l'agglomération, c'est 31 communes, 430 000 habitants et une progression de 30 % en vingt ans. On voit donc qu'il y a une progression plus importante à l'extérieur de l'agglomération actuelle, ce qui pose des problématiques de réciprocité, de partitions sur le territoire avec, derrière, une question qui se pose, à savoir quelle est la taille de l'intercommunalité. C'est en tout cas cette réalité que l'on avait à affronter qui pose des problèmes de mobilité et de déplacement des populations.

C'est dire qu'à défaut d'un périmètre cohérent qui doit logiquement accompagner tout projet de structuration territoriale, il était déjà important de partir sur un projet opérant et de donner à ce dossier de l'agglomération de Montpellier le caractère d'opérationnalité et de concrétisation le meilleur possible.

Il faut également tenir compte d'un contexte important ici mais que l'on doit retrouver, j'imagine, dans beaucoup des Métropoles ou Agglomérations qui ont participé à l'étude, c'est que nous avons devant nous un livre vierge qu'il fallait entièrement écrire. Il y a un certain nombre d'éléments au départ : une dichotomie entre ville-centre et périphérie où là on était

déjà dans un challenge à relever : une grande politique urbaine et de stratégie urbaine menée dans les dernières années sous l'égide de Georges Frêche et de Raymond Dugrand sur la ville-centre avec une structuration, une vision, une stratégie, mais en revanche aucun garde-fou sur le périurbain avec un développement non maîtrisé, souvent très sauvage. Ce qui nous a amenés à devoir adopter à travers le SCOT une stratégie adaptée à cette situation – la réalité démographique mais également la dichotomie traditionnelle entre la ville-centre et le périurbain – qui devait nous amener à poser une problématique de territoire partagé. C'est une des valeurs fortes de ce SCOT dans la mesure où il a pu être partagé largement par les populations et les communes.

Un autre élément de ce point de départ qui complète la dichotomie est une intercommunalité récente. Comparativement à d'autres métropoles ou agglomérations françaises, ici la notion d'intercommunalité en termes de compréhension, d'adhésion ou d'explication était relativement un champ neuf, et pas de schéma directeur antérieur tel que je l'évoquais pour la ville-centre qui l'avait connu depuis trente ans.

Il y a ensuite un choix de méthodes qui était d'une certaine manière une des conditions *sine qua non* pour que les communes de ce périurbain participent à l'opération, à savoir qu'il fallait mettre de la qualité et fabriquer un SCOT projet mobilisant les compétences de concepteurs urbains. Je vais juste prendre un exemple qui a permis de mobiliser davantage les élus et les représentants puisque tout ceci s'est conçu autour de cent cinquante réunions de travail qui ont permis d'empiler, dans la diversité, dans la vision d'ensemble mais aussi dans le détail opéré au niveau du terrain et des différentes communes, tous les acteurs, profitant de ce que l'on a mis en place ici à travers ces marchés de définition qui ont permis, au-delà du fait de retenir l'équipe Reichen, de se nourrir positivement du travail des équipes de David Mangin et Nicolas Michelin, complétant le porté à connaissance de l'état des lieux.

Il y a eu un gros travail à la fois de compilation, de traduction sur le terrain, avec un contact avec les acteurs du terrain sur les schémas de secteur que nous avons mis en place qui a été assez intéressant pour définir une notion de projet à laquelle beaucoup d'acteurs n'étaient pas habitués dans le temps de l'aménagement de la programmation urbaine.

Il s'agit également d'imaginer une planification qui permette à la fois de concevoir la ville à l'échelle du grand territoire et d'intégrer la dimension opérationnelle de l'aménagement parce que, là, on passe ensuite à l'économie de réalisation sur le terrain en termes d'habitat, de développement des moyens de communication, d'économie, d'environnement. Autrement dit, par rapport à ce point de départ qui nous a amenés à devoir écrire une page qui était blanche, à la construire, à l'imaginer, à l'alimenter, un choix de la méthode qui a permis de faciliter cette opération. C'est en quelque sorte une réconciliation de la planification territoriale et du projet urbain.

D'autres éléments sont également importants quant à la manière dont on a pu positiver et approcher l'ensemble des acteurs. C'est, à travers cette notion de planification urbaine durable, ce que l'on a appelé l'inversion du regard sur le territoire. C'est un territoire qui est fragile, qui a ses caractéristiques géographiques, territorialisées, où les espaces naturels sont importants (zone lagunaire, zones d'étang, zones collinaires). Finalement, ce territoire de 45 000 hectares n'est pas un territoire sur lequel on peut imaginer une conception d'ensemble sans contraintes. Je pense que ce qui pouvait être un inconvénient, nous en avons fait un avantage. On a inversé le regard en maintenant et valorisant ce qui au départ apparaissait sensible en le mettant comme un élément permettant de positiver la réflexion et l'écho suscité auprès des différents acteurs.

Même chose sur le plan de l'hydraulique. Les conclusions auxquelles nous sommes arrivés et les programmations que nous avons mises en place permettent de respecter et de valoriser le

cycle de l'eau mais on est quand même pas mal contraints par le contexte d'inondabilité. Tout ceci, en termes de planification et d'aménagement urbain, est à prendre en compte en amont. Si vous ne l'intégrez pas dans un dispositif de préparation partagé, automatiquement vous vous trouvez dans la situation où vous considérez que, vu ces aléas, vous ne pouvez rien faire. Or on se rend compte qu'on peut dépasser ces aléas en inversant le regard, certes avec des politiques d'investissement importantes, mais tout ceci est un élément de valorisation positive.

Un autre élément important est la part belle qui a été faite au respect de la géographie et des terroirs à vocation agricole. Un gros travail de préparation a permis de caractériser les différents tènements. Un travail de couture et de diagnostic très important a été élaboré qui est essentiel pour la suite quant à l'occupation en devenir des territoires pour développer l'urbanisation tout en maîtrisant les terres à vocation agricole qui sont un élément qualitativement important de cet équilibre.

On a eu également un point qui n'était pas du tout évident au départ, c'est comment on conçoit l'extension urbaine en tenant également compte du fait qu'il y a des opérations de reconversion interne, de restructuration qui sont importantes. Quelle a été la démarche suivie ? Cela a été surtout le fait de bien se caler sur ce que l'on a appelé les limites claires, fiables de l'extension, certaines étant des limites à conforter dans une bande d'environ 200 mètres. Ce n'est pas exactement calé au niveau du SCOT mais comme il était sur un territoire relativement restreint par rapport à ce que l'on a tendance parfois à voir dans d'autres agglomérations, là en termes d'extension il fallait que cette solution de limites soit bien précise par rapport à des éléments liés à la géographie. Cela a été un aspect très important puisqu'il a permis d'être travaillé et couturé avec les acteurs de proximité. Cela permet également de donner une action et des capacités très importantes pour éviter la spéculation foncière. Parce que, dans un contexte démographique tel que je l'ai évoqué, beaucoup de propriétaires fonciers, des propriétaires viticoles ou des propriétaires qui ont du patrimoine dans la localité concernée, ont une vision qui correspond essentiellement à celle du portefeuille : ils attendent que ça bouge pour revendre plus cher leur terrain. Mais c'est une affectation qui n'a rien à voir avec l'harmonie de l'évolution d'un territoire. Il était donc très important de caler au niveau de l'ensemble du territoire, en passant par chacun des secteurs et chacune des localités, la marge d'extension et également le fait de préciser ses limites par rapport à ce qui sera ensuite le lien entre le SCOT, les PLU – en intermédiaire, il y a eu les études urbaines – et ensuite la politique d'habitat qui vient derrière avec le PLH.

Un autre point très important est celui qui nous a amenés à travailler de manière tout à fait remarquable sur la politique des transports publics à travers ce développement urbain et de considérer que les espaces les mieux desservis par les transports publics sont aussi des espaces qui vont permettre d'amener ces éléments de bonne densification, de valoriser ces espaces-là à travers un projet à terme qui correspond à six lignes de tramway, le reformatage des circuits bus, une politique d'ensemble sur les transports qui passe par le réseau de tramways, les bus, tous les systèmes en modes doux, le covoiturage, etc.

C'est un élément important pour renforcer la notion de territorialité par rapport aux habitants. On n'est plus dans une opposition ville-centre/ville du périurbain, on est dans un aménagement territorial dans lequel la structuration des transports en commun amène un fil conducteur, des échanges de mobilité, un lien entre le travail, le lieu d'habitat, les mobilités pour les loisirs et puis le fait de se charpenter sur des infrastructures routières existantes ou en devenir mais également plusieurs types d'occupation de ce réseau de transport avec une occupation beaucoup plus courte dans l'urbain classique central de la ville-centre avec des approches de périurbain en devenir et des notions de tram-train qui sont importantes par rapport au déplacement des populations.

Un autre élément concerne un point fort de ce SCOT, c'est tout ce qui a trait aux formes urbaines, notamment la notion de densité avec des objectifs qui ont été fixés à plusieurs niveaux (A, B, C) portant sur des occupations au sol, importantes quant à la forme que prendra l'aménagement. Le niveau A c'est une plus grande densité avec cinquante logements à l'hectare, le niveau B trente à cinquante logements et le niveau C vingt à trente logements. Derrière, il y a toute une caractérisation de ce que l'on a à construire ou à aménager. Ces éléments de différenciation d'occupation à l'hectare ont également été des éléments d'explicitation très déterminants par rapport à certains responsables de collectivité pour lesquels cette notion était relativement vague. Il est important de bien montrer que quand on est dans les coins les plus éloignés du centre de l'agglomération, il ne s'agit pas de bâtir des immeubles de dix étages mais il y a toute une graduation qui permet de faire de la densité, de la réoccupation de dents creuses que l'on peut avoir dans les différents espaces urbains et également de concevoir progressivement cette extension de localités et du territoire.

Tout cela s'est traduit par des outils. Il y avait tant à faire quand on a ouvert cette page blanche à écrire... Mais, finalement, je suis intimement convaincu que cela a été une chance pour l'Agglomération de Montpellier dans son projet que d'avoir à mener de pair, en séquences croisées qui se superposent parfois mais se complètent, les différents outils de sa programmation. L'Agglomération est en place en 2002, le SCOT est approuvé à l'unanimité en 2006, c'est dire la qualité de tout ce que cela a sous-tendu en termes d'appropriation par les différents acteurs. Dans le séquentiel qui suit, c'est toute la définition des politiques d'études urbaines en liaison avec l'Agglomération et les différentes collectivités, c'est la mise en place des outils PLU, ZAC, ZAD, donc toute une approche qui est déterminante par rapport à la concrétisation, l'opérationnalité de ce schéma d'aménagement territorial.

Le foncier est bien sûr une clé tout à fait incontournable avec un gros travail qui est fait de ce côté-là, sachant qu'actuellement il y a 70 % des secteurs d'extension du SCOT qui sont déjà couverts soit par une étude urbaine, soit par un périmètre d'action foncier tel qu'on le met en place au fur et à mesure des anticipations sur les besoins à satisfaire dans l'avenir.

Ensuite, on a le PLH. Je précise que nous sommes sur une donne qui correspond à 5 000 logements par an. Avec 6 000 habitants supplémentaires par an dans l'agglomération, à peu près 12 000 au niveau du département, c'est dire que l'effort en faveur du logement et de sa structuration, et des offres diverses sur toute la palette des offres d'habitat est crucial en termes de réponses à donner. Nous sommes sur ces schémas-là avec quasiment l'équivalent de 1 300 logements sociaux par an et il faut poursuivre l'effort.

Il y a ensuite le PDU qui est actuellement en deuxième visionnage et qui sera en principe approuvé à l'horizon de l'année 2011. Ce PDU est important puisqu'il remet la maille de la mobilité des transports à l'aune de tous les points que je viens d'évoquer. Ensuite, il y a un gros programme d'assainissement qui a représenté quasiment l'équivalent d'une ligne de tramway, c'est-à-dire aux alentours de 400, 450 millions d'euros. Mais sans le schéma d'assainissement, tout ce que je viens de vous dire était impossible. Cela veut dire qu'il a fallu reprendre tous les réseaux des collectivités, reprendre également le schéma des stations d'épuration, passer de vingt-deux à douze qui seront opérationnelles d'ici trois ans. C'est un gros travail de programmation qui s'adosse aux réflexions que je viens de faire et qui intègre toutes les programmations budgétaires annuelles.

Il y a ensuite l'environnement avec l'intégration tout à fait prégnante de l'Agglomération sur ces questions-là sans avoir attendu le Grenelle 2. Nous sommes déjà sur des politiques d'Agenda 21, de plan climat local et de réflexions très partagées avec les nouvelles énergies avec les différentes collectivités.

Voilà en gros ce qui caractérise les points principaux de ce SCOT qui a été un élément de surprise positive pour beaucoup d'élus, en ce sens qu'ils se sont très rapidement rendu compte que ce relationnel, cette liaison entre le schéma d'ensemble au niveau d'un SCOT qui définit les grands sites d'évolution passant par l'étude urbaine qui définit l'aménagement futur et se traduit ensuite au niveau des PLU par une progression dans le temps, permet effectivement de donner un outil, un élément d'explication auprès des différentes populations dans la proximité des différentes localités.

Voilà ce que je voulais dire sur ce SCOT, sachant que la dernière phase se rapporte à ce que l'on a appelé les sites stratégiques. Un SCOT c'est quand même définir, par rapport aux enjeux à satisfaire, les défis à relever. Ces défis passent par la définition de traduction sur le terrain dans le temps d'un certain nombre de sites stratégiques pour différentes raisons. Là, nous en avons onze. Je vous en présente un très rapidement qui est celui de Montpellier à la mer.

C'est un site qui porte sur 2 500 hectares mais dont le volet opérationnel porte sur 350 hectares, quatre collectivités (Montpellier, Castelnau-le-Lez, Lattes, Pérols). C'est un projet qui se traduira par 10 000 logements à terme et qui intègre dans ses fondamentaux les problématiques de l'eau par rapport à la lutte contre les inondations qui est déjà engagée avec le corridor du Lez mais également toute une série de réflexions pour repositionner des bassins de rétention, etc. Problématique également des transports en commun avec l'axe majeur de la ligne 3 et une réflexion sur l'habitat, sur la santé avec la mise en place d'un pôle gérontologique et d'un pôle autonomie santé. Puis une opération, très certainement la première en France de ce type, qui est celle de la reconversion de modes traditionnels de grande distribution complètement dépassés par rapport aux nouveaux modes de vie que l'on doit anticiper et préparer en liaison avec les populations, avec la technologie, avec tout ce qui permet de constituer un cadre de vie beaucoup plus adapté dans la relation avec l'utilisateur, le citoyen, l'habitant, le consommateur se déplaçant pour faire un certain nombre d'achats mais les commandant également à distance. C'est toute une action qui est menée avec la grande distribution pour restructurer et peut-être inverser le regard par rapport à ce qu'était l'image de cette grande distribution sur le grand secteur avec une intégration dans le cadre de ces sites stratégiques.

Les sites stratégiques c'est déjà la référence qui est donnée à ce dépassement de ce qu'est l'Agglomération de Montpellier qui traduit en quelque sorte un projet urbain qui n'est pas abouti mais qui est déjà largement engagé et dont je peux dire qu'il fait référence au plan national, par rapport à beaucoup des concepts qui ont été utilisés et des pratiques et des croisées d'actions qui sont menées sur le territoire, à l'enjeu principal qui est celui d'un territoire métropolitain. C'est en gros l'enjeu de passer d'une démarche de ce SCOT projet urbain d'Agglomération à un projet métropolitain de plus grande envergure, tout simplement parce qu'il doit, c'est une obligation si l'on a une responsabilité par rapport à l'avenir, intégrer les vrais enjeux.

Les vrais enjeux c'est certes l'agglomération de Montpellier avec ses points forts mais c'est aussi un aéroport à développer, une future gare TGV, c'est un port de Sète qui donne un outil économique supplémentaire par rapport à ce territoire, c'est une évolution démographique. C'est donc penser métropolitain. Là, il y a beaucoup de choses à dire : il y a des régionalistes, des départementalistes, des centralisateurs, il y a la notion de métropole administrative, de métropole législative telle qu'elle est dans le projet de loi, et puis il y a la métropole réelle, économique, sociale, territoriale, qui soit se replie sur elle-même avec ses propres caractéristiques, ses propres outils, soit s'ouvre à l'extérieur. L'extérieur ce n'est même plus l'échelle nationale. On n'est pas en compétition, on est en positionnement par rapport à des métropoles beaucoup plus affirmées et démographiquement plus importantes que sont Lyon,

Toulouse, Marseille, Barcelone ou Milan. Le positionnement n'est d'ailleurs même plus européen, il est économiquement dans la valeur ajoutée qu'amènent la matière grise, les start-up, le plan Campus. Tout ceci fait une relation, y compris à l'économique. Si je prends l'exemple du vin, pour continuer à parler de la qualité du vin, il faut le vendre, il faut être présents sur les marchés et tout cela se joue à l'international.

Avec cette série d'atouts, technologiques, stratégiques, technologiques, d'aménagements spatiaux du territoire, on se doit d'évoquer la question de la métropolisation. On est actuellement 450 000 habitants sur l'agglomération administrative, on est quasiment 600 000 dans l'aire d'influence qui va de la Place de La Comédie à ce qui est directement concerné par le bassin de vie de Montpellier, et on est plus de 1 million si on intègre la relation entre Alès et Sète. Ces questions-là sont l'enjeu des dix ans à venir, au-delà des difficultés qu'il peut y avoir d'être les uns et les autres sur les mêmes positions. Si l'on veut que ce territoire prolonge les éléments fondateurs que j'évoquais au niveau du SCOT et se fixe sur les grands enjeux – la population a besoin d'emplois, de culture également pour être tout à fait en phase avec le territoire sur lequel elle est –, on doit se donner les moyens d'avoir une certaine assiette d'intervention. L'assiette d'intervention c'est la mise en commun de moyens, d'infrastructures importantes. J'ai évoqué la gare TGV, le port, il y a la gare Saint-Roch qui est un pôle d'intermodalité important, il y a le déplacement et le doublement de l'ancienne A9, le contournement des rocades de Montpellier... Tout ceci est un ensemble qui doit permettre de respirer à l'échelle d'un territoire métropolitain qui est à construire ensemble en s'appuyant sur ce qui a été fait au niveau du SCOT de l'Agglomération mais intégré à une échelle plus importante.

Pour répondre à votre question, je dirais que ce n'est pas forcément la seule Région qui a vocation à lancer ça, le Département a son rôle à jouer. Mais c'est vrai aussi qu'en termes d'opérationnalité et de réactivité par rapport aux politiques publiques, on sait dans quel état sont les finances du pays, on ne peut pas se permettre de gaspiller l'argent public, on doit l'affecter à ce qui caractérise un véritable projet métropolitain. J'en suis en tout cas personnellement convaincu.

► **Le Tram pour énoncer la dynamique d'un territoire en mouvement**

Catherine Bernié-Boissard, maître de conférence à l'Université de Nîmes

Pour introduire cette question, je dirais que le tramway est une histoire récente pour Montpellier puisque la première ligne a été inaugurée en 2000, mais c'est également une histoire récente dans la plupart des grandes villes françaises qui le redécouvrent autour des années 2000. Le tramway est pensé dès son origine à l'échelle de l'agglomération, sa modernité correspond alors au projet technopolitain qui est celui de la ville. Ce qui est apprécié en particulier ce sont ses qualités : rapidité, confort, tous les éléments de modernité qu'il introduira dans le système des transports. Il est l'image-signes d'un aménagement qui veut à la fois intégrer, relier entre eux les quartiers anciens ou nouveaux, centre et périphérie, et qui veut conquérir de nouveaux espaces dans un territoire qui est fragmenté, où le réseau de voirie est inachevé, incomplet, et ne permet pas la meilleure organisation.

La première ligne valorise le tissu urbain existant, elle intègre des quartiers isolés. Elle ouvre en même temps une opportunité nouvelle de développement à des espaces en cours d'urbanisation comme par exemple le Port Marianne. Elle favorise dans cette ville un développement linéaire qui était jusque-là inconnu et la densification de l'habitat le long du réseau. On peut dire que le tramway est un acteur décisif du développement et du renouvellement urbain en même temps qu'il est un acteur véritablement mis en scène. On le voit au niveau de son habillage, par exemple avec le tramway aux Hirondelles qui est un

élément de la mise en scène de la modernité dans cet espace montpelliérain, jusqu'au troisième tramway qui sera habillé par Christian Lacroix.

Sa modernité correspond aussi aux attentes de la population, une population en croissance, dont les comportements se modifient comme dans la plupart des grandes agglomérations françaises. Les représentations et les pratiques changent et Montpellier qui est une ville universitaire adopte très rapidement le tramway et les mutations qui l'accompagnent, en particulier le recul de la circulation automobile au centre et l'usage de nouveaux modes de déplacement comme le vélo ou la marche à pied.

Pour reprendre une formule d'une étude récente du CERTU qui dit que les Français n'ont plus seulement une voiture dans la tête, on peut dire que les Montpelliérains n'ont plus aujourd'hui une voiture dans la tête, même si la voiture représente encore plus de 60 % des déplacements, et plus encore pour les trajets domicile-travail. Mais d'autres modes de transport selon les lieux, les motifs et les circonstances sont attendus pour satisfaire les demandes de mobilité qui sont devenues multiformes.

On peut proposer une lecture en trois temps de ce mode de transport qu'est le tramway qui apparaît il y a une dizaine d'années à Montpellier. Cette lecture n'est pas chronologique mais elle permet de repérer trois fonctions qui apparaissent successivement et qui se superposent : dans un premier temps le tramway est intégrateur, il devient ensuite modélisant à l'échelle de l'agglomération et peut être enfin qualifié de métropolitain. C'est là que se posent les questions les plus décisives pour la période présente.

Le tramway peut être qualifié d'intégrateur d'abord parce qu'il est vecteur de solidarité, il relie, il organise la continuité de l'urbanisation. Cette continuité est cependant marquée par des ruptures puisque qu'il n'irrigue pas l'ensemble du territoire et que les aménagements sont réalisés au coup par coup, notamment lors de la construction des ZAC.

Le tramway est modélisateur parce qu'il a un impact sur la manière de faire ou de refaire la ville, on le voit en particulier au niveau de l'agglomération. Les axes se développent le long des lignes où l'espace public est requalifié, il irrigue une partie des communes périurbaines et préfigure ce que pourrait être un véritable maillage de l'espace habité là où il s'agit, en périurbain, de densifier l'habitat, d'intégrer les objectifs d'économie d'espace, de rationalisation des déplacements. Le SCOT a résumé ces objectifs en une formule : « *La ville au bas de chez soi, la métropole au bout du tramway* ». Cette formule est significative mais je crois qu'elle peut être nuancée, notamment en raison du coût du foncier et de la diminution des surfaces disponibles dans les communes proches qui poussent la croissance très au-delà des limites de l'agglomération. Bien entendu, plus on s'éloigne du centre, plus l'automobile conserve ou retrouve ses droits malgré une articulation de plus en plus poussée entre les différents modes de transport (tramway, bus urbain et interurbain, TER, etc.).

La troisième période c'est le tramway métropolitain, ou en tout cas à vocation métropolitaine. C'est un outil pour une politique concertée d'urbanisation à l'échelle communautaire où se négocient les futurs programmes. Il s'agit là de parvenir à articuler différemment que par le passé l'organisation des mobilités et l'agencement urbain, l'urbanisation. Or en ce domaine les héritages priment sur le mouvement : les emplois restent concentrés à Montpellier et dans quelques communes limitrophes. Dès lors, les centralités secondaires restent relativement timides et relativement proches de la ville-centre, d'où des déplacements nombreux encore et des distances qui s'allongent : 29 kilomètres en moyenne pour les actifs qui travaillent à Montpellier, plus du quart d'entre eux résidant hors de l'agglomération, notamment dans la grande aire urbaine.

Se pose donc la question d'une part du prolongement éventuel des lignes actuelles vers des destinations jusque-là pas atteintes comme l'aéroport ou les plages, mais également vers des unités urbaines comme Sète au-delà du terminus actuel de Saint-Jean-de-Védas. Se pose d'autre part plus généralement la question des réseaux, réseaux de tramway, ferroviaires ou routiers, qui maillent actuellement un espace métropolitain en formation diversement densifié associant urbain, périurbain, zones d'activité et terres agricoles. Donc comment imaginer là des connexions plus intéressantes pour cet espace.

Est-ce que le tramway définit aujourd'hui un espace métropolitain différent, plus vaste, plus étendu que le territoire communautaire ? Est-ce qu'il contribue à créer ou renforcer un sentiment d'appartenance à l'espace métropolitain en formation ? Il est sans doute trop tôt pour répondre de manière affirmée à ces questions, d'autant que la forte croissance démographique ne cesse de rebattre les questions de mobilité et d'interroger la capacité des pouvoirs publics à suivre les évolutions des représentations, des pratiques et des capacités contributives des usagers. Peut-être pourrez-vous essayer d'apporter un début de réponse à ces questions...

Robert Subra, *vice-président de Montpellier Agglomération*

Je n'ai pas grand-chose à ajouter et vais plutôt essayer de rentrer un petit peu dans la pratique, d'abord en définissant le tramway. Le tramway c'est quelque chose qui transporte beaucoup de monde, 340 personnes par rame, ce qui n'a rien à voir avec les bus. Il se déplace à une vitesse moyenne de 20 kilomètres/heure, ce qui est intéressant parce qu'il a la priorité partout. Son coût est de l'ordre de 18 à 20 millions d'euros le kilomètre, donc un investissement lourd qui demande à réfléchir avant de s'y lancer.

Je vais rapidement revenir sur les enjeux du réseau de tramways, à savoir favoriser le développement du territoire et le lien social entre les quartiers. C'est ce qui a été fait dès le départ par Georges Frêche et Raymond Dugrand : l'idée de la première ligne était de rattacher La Paillade au cœur de Montpellier car les gens se sentaient très à l'écart et cela a fort bien marché. La seconde ligne a essayé de raccrocher les quartiers de l'Aiguelongue, du Mas Drevon, plus des quartiers qui étaient séparés de la ville par la SNCF ou par l'usine à gaz, je pense à Voltaire, au quartier des Aubes et à une partie de La Pompignane. Pour la ligne 3, nous avons surtout travaillé sur les quartiers prioritaires, denses, notamment la Pergola, le Petit Bard, Cité Gély, Cité Saint-Martin et le Mas Drevon. Il s'agit donc de recréer un lien social sur l'ensemble urbain de Montpellier.

Nous ne sommes pas restés au cœur de Montpellier, nous sommes ressortis dès la ligne 2 en allant de Jacou, en prenant le Crès et Castelnaud, vers Saint-Jean-de-Védas pour amener au sein de l'agglomération une véritable liaison, une véritable circulation entre les différents habitants. Pour la ligne 3, on repart de Juvignac et on va à Lattes et Pérols. Il y a donc cette espèce d'unité qui se fait au sein de l'agglomération par un transport rapide et facile.

Quand on fait ce type de transport, avec ce que cela coûte, c'est pour lutter contre l'embourgeoisement du centre-ville, améliorer la qualité de vie et préserver l'environnement – le tramway est une énergie non polluante et tout le long des axes on voit renaître un certain nombre de choses. Mais tout cela c'est pour répondre aux attentes des gens parce que quand on étudie un projet de tramway, on s'efforce essentiellement de desservir le maximum de population et le maximum d'emplois. Georges Frêche et Raymond Dugrand ont commencé à penser au réseau de tramway avec ses trois lignes et on les réalise aujourd'hui, à peu de choses près, comme ils les avaient pensées puisqu'ils ont pensé la ville en fonction des réseaux de transport. C'est original. Je crois que c'est pratiquement la seule ville qui a cette

continuité et cette cohérence entre le réseau de transport et l'évolution de la ville. On ne peut que s'en satisfaire.

Bien sûr, cela paraît évident, mais c'est accompagner la croissance démographique et tracer la trame. C'est la desserte des ZAC présentes et à venir, d'où l'intérêt de coller au SCOT parce qu'on n'aura pas ces parties qui sont complètement à l'écart comme on les a connues dans les années 60, on s'est efforcés de passer à travers toutes les ZAC présentes et à venir.

J'y rajouterai la requalification de l'espace urbain, ce n'est pas le point le plus faible. Il y a des quartiers qui, historiquement, étaient devenus moches, c'est le moins qu'on puisse dire, je pense au Faubourg de Nîmes, en dessous de la sortie du Corum, à la route nationale 113 à Castelnau, etc. Mais à partir du moment où le tramway arrive, il y a de gros travaux, on travaille de façade à façade, il y a un renouveau complet des endroits traversés par le tramway. Je n'oublie pas de citer tout ce que va devenir, à partir du rond-point Ernest Granier, la route vers la mer, l'avenue Raymond Dugrand, qui a fait l'objet d'un travail particulier puisque c'était pratiquement vide. Il y a enfin la redistribution de l'espace urbain.

Derrière le tramway, le réseau de transport est modifié. On a essayé d'arrêter à la périphérie les bus ruraux qui rentraient autrefois à la gare routière. Ce n'est pas contre les ruraux, on leur permet de rentrer plus vite dans Montpellier avec le réseau de tramways en faisant une rupture de charge à la périphérie. De la même manière, on n'interdit pas aux automobilistes de rentrer dans Montpellier mais on leur propose des parkings d'échange et avec l'abonnement TAM cela ne leur coûte rien, ils ont autant de tickets aller-retour que de personnes dans la voiture. Ils peuvent ainsi laisser leur voiture et regagner l'espace public pour qu'on puisse respirer un peu mieux. Il y a également, c'est une conséquence forte, le développement des pistes cyclables : il y en a 20 kilomètres sur la ligne 3, un peu moins sur la ligne 1 et un peu plus sur la ligne 2. On a un changement complet là-dessus. Puis, bien entendu, la mise en service des lignes de tramways s'accompagne de modifications du PDU parce que bien avant de se lancer, on regarde comment va évoluer la circulation. Sur la ligne 1, on a fait un pont près de la clinique Rech, une zone piétonne a été agrandie sur la ligne 2, et il y a actuellement des modifications sur la ligne 3.

Le moment de la modification est toujours une période difficile, comme le moment des travaux. Mais curieusement, ce que l'on a pu constater c'est que les gens, à partir du moment où ils ont eu la ligne 1 et 2, se projettent dans ce que cela va devenir et nous n'avons pas de grosses difficultés. Quand on fait un réseau de tramways, on enlève tout les réseaux qui sont sous la plate-forme du tramway, ce qui n'est pas rien quand il y a des gros collectifs eau pluviale-assainissement, et quelque part c'est une ville de demain qu'on trace puisqu'on a des réseaux neufs qui sont là (France Télécom, EDF) et que l'on ne touchera plus pendant quinze ans aux trottoirs refaits. Il y a également le mobilier urbain qui est adapté au tramway, et je ne parle pas des espaces engazonnés et des arbres que l'on rajoute. Tout cet ensemble-là contribue à ce qu'aujourd'hui les gens nous demandent le tramway parce que cela correspond à ce qu'ils souhaitent pour pouvoir se déplacer dans les meilleures conditions.

Je vais évoquer très vite les trois lignes identifiées dès les années 1980. La ligne 1 part du quartier Mosson, dessert hôpitaux et facultés, la Comédie, la gare – Georges Frêche a souhaité que les trois lignes se croisent à la gare qui est notre station la plus importante avec une intermodalité avec les TER –, elle traverse ensuite Antigone, le nouveau quartier de Boffil et arrive à Odysseum. Elle fait 16 kilomètres et transporte 130 000 voyageurs/jour. Quand on l'a étudiée, on en prévoyait 70 000... de sorte qu'au bout d'un an on a été obligés de passer à des rames de 30 mètres qui transportent 230 personnes à des rames de 40 mètres qui en transportent 340 (mise en service en juillet 2000).

La ligne 2 est mise en service en 2006. Elle dessert Jacou, la Crès, Castelnaud, toute la 113 avec les problèmes d'inondation que l'on a réglés dans cette partie-là, elle remonte ensuite vers le pont au-dessus du Lez que l'on a refait à cette occasion. Elle dessert ensuite Aiguelongue, le quartier des Beaux-Arts, le Corum, passe par les Aubes, la Pompignane et revient sur la gare pour filer vers Saint-Jean-de-Védas. Il est prévu, en reprenant le tracé de la voie ferrée existante, d'aller vers Gigean et de desservir tout le canton de Pignan. Cela représente environ 55 000 personnes et le tramway sera beaucoup plus rapide.

La ligne 3 sera mise en service au printemps 2012. Elle part de Juvignac, dessert Celleneuve, la Pergola, le Petit Bard, l'arrière des Cévennes, quartier prioritaire, l'avenue de Lodève avec la cité Gély, la gare, Prés d'Arènes avec le quartier Saint-Martin, la nouvelle mairie jusqu'à Pérols.

On transportera environ 105 millions de voyageurs/an, ce qui est assez important. C'est vrai que nos lignes faisaient des détours pour répondre à une sortie de l'isolement qui est historique, Montpellier comme toutes les villes ont été coupées par la SNCF. Dès 2012, nous allons profiter de la mise en service de la ligne 3 pour que la ligne 2 aille directement Place de La Comédie. On est certains qu'il y aura beaucoup plus de monde parce que l'accès à La Comédie et à la gare sera beaucoup plus direct. Même chose pour la ligne 3 que nous faisons repartir depuis la gare par Prés d'Arènes pour qu'elle desserve le quartier Saint-Martin et qu'elle revienne. On lui fera emprunter le tracé de la ligne 2 pour qu'elle aille directement vers Ernest Granier et la mer.

Ces lignes sont plus rapides et nous allons disposer d'une circulaire presque complète à un coût très faible (6 millions d'euros) qui partira de la place Albert 1^{er}, empruntera le tracé ligne 1, ligne 2 et ligne 1 et qui reviendra en bas du boulevard Gambetta et du boulevard du Jeu de Paume. Nous allons nous retrouver avec trois lignes directes, ce qui est une première en France. D'où l'intérêt de la cohérence dès le départ de l'étude conduite par Georges Frêche et Raymond Dugrand et qui s'est poursuivie. Il s'agit d'avoir une ligne circulaire qui permettra de passer de deux lignes à un véritable réseau urbain : pratiquement, en prenant un tramway quelque part, comme dans le métro parisien, on change de quai à quai, on prend une autre ligne et l'on va au lieu de destination choisi. On passe donc d'une ligne de tramway isolée à un véritable réseau urbain, et ça c'est en 2012.

Il y a bien sûr d'autres choses en étude. Nous commençons à lancer des appels d'offres pour la ligne 5 qui va desservir Prades-le-Lez et Clapiers et surtout le plan Campus qu'elle doit irriguer complètement à travers la route de Mende et l'avenue vers Agropolis. Ensuite, elle traverse Montpellier mais ne passera pas directement à la gare parce que cela commence à devenir très encombré... Elle passera par Clémenceau, la route de Toulouse, le quartier Ovalie qui est en train de naître pour aller vers Lavérune. C'est quelque chose qui viendra dans ses grandes lignes compléter à peu près le réseau de tramways de Montpellier avec, bien évidemment, des morceaux que l'on rajoutera ici ou là. On s'interroge par exemple sur comment aller vers l'aéroport. Bien que pour l'aéroport, ce soient des dessertes tout à fait particulières parce qu'il n'y a pas autant de monde qu'on le souhaiterait. Il faut donc s'interroger vu le coût et les ruptures de charges car certains voyageurs prennent un taxi de l'aéroport pour aller directement chez eux ou sur leur lieu de travail. Il y a également toute une partie qui est à étudier entre Odysseum et Castries, toute une partie qui reste à irriguer. C'est une ligne qui est prévue à travers Castelnaud et le pôle santé de Jean-Pierre Grand. On se situe déjà en 2018 pour cette partie-là.

Après, je ne sais pas... Je crois que c'est beaucoup. La vitesse à laquelle les Montpelliérains et les Languedociens ont adhéré au tramway, l'ont demandé, est assez surprenante. On le constate également, mais peut-être plus à Montpellier qu'ailleurs, dans les villes qui nous ont

servi de repère, à savoir Grenoble, Strasbourg et Nantes qui sont les villes qui ont lancé le tramway et qui ont largement développé ce système-là. Je n'oublie pas qu'il restera quand même toujours des bus qui sont une interface avec le tramway.

Débat

Maryse Faye, directrice de l'action territoriale à la Région Languedoc-Roussillon

Je voudrais répondre à la question que s'est posé tout à l'heure Laurent Viala, à savoir si la Métropole devait être impulsée ou pas par l'échelon régional. Je voudrais le rassurer et l'invite à consulter le site de la Région sur lequel il pourra prendre connaissance du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT). La métropole en réseau est un concept et un vocable que le président de la Région, au travers de son SRADDT, a créés

. Il est parti du principe qu'il fallait aller de Sète à Alès et que ce n'était pas seulement sur ce fait métropolitain qu'il fallait agir mais que c'était aussi par ce rayonnement de phénomène métropolitain que l'ensemble du territoire régional pouvait en bénéficier. Je vous rassure donc : la Région a effectivement pris le principe que l'échelon régional était nécessaire pour le fait métropolitain. Mais cette ambition qui s'arrête à l'horizon 2030 ne peut pas être uniquement portée par la Région et c'est pour cela qu'elle a éco-élaboré son SRADDT avec de nombreux acteurs du territoire et un comité d'experts.

Jean-Paul Volle

Ce que je retiens de cela c'est que ce projet urbain que l'on avait centré au début sur la ville elle-même, dans son périmètre de 5 500 hectares avec ses conquêtes et ses frontières, est aujourd'hui porté en écho à une échelle bien différente, et ça c'est moins de dix ans de transfert dans les représentations sociales. C'est quand même très important.

► La nouvelle gare Saint-Roch, une opération de dimension métropolitaine au centre de la capitale régionale

Jean-Paul Volle, Professeur émérite, Université Paul Valéry

Jusqu'à maintenant, le projet urbain était pensé en termes de conquête d'espaces peu marqués par l'urbanisation, je dirais presque qu'ils étaient dans un « impensé urbain » : c'est la conquête vers l'est, le Lez, etc., jusqu'à Odysseum, c'est l'ouverture vers la mer. Avec Saint-Roch, nous nous trouvons confrontés à une réalité totalement différente. Or si les premiers échanges autour de Saint-Roch datent d'une dizaine d'années, je dirais qu'il y a une accélération de la pensée et de la réflexion autour de quelque chose qui m'interroge : comment passe-t-on en termes de projet urbain de quelque chose qui était porté vers l'extérieur à quelque chose qui se repense en cœur de métropole ? L'échelle est différente sur les périmètres adjacents et on pourrait dire, si j'accentue un peu, que c'est une friche urbaine héritée puisque ce territoire-là vient de la façon dont on a conçu la voie ferrée et la gare au XIX^e siècle au cœur d'une bourgeoisie urbaine protestante plus soucieuse de valoriser ses terres que de se servir de la voie ferrée en tant que telle. Mais aujourd'hui il y a là une bonne quinzaine d'hectares, peut-être un petit peu plus, qui sont au cœur d'une nouvelle façon de penser le projet. Je ne vais pas plus loin, je laisse à nos interlocuteurs le soin de développer cette pensée du projet urbain.

Philippe Saurel, *adjoint à l'urbanisme à la Ville de Montpellier*

Je voudrais aller un petit peu plus loin dans le détail sur ce que vient d'expliquer Jean-Paul Volle et sur cette philosophie dont le fil directeur a été indiqué par Maryse Faye, c'est-à-dire la métropole de demain, Montpellier Métropole, et tout ce qui concerne l'ensemble de cet échelon métropolitain et des grands équipements qui vont la pourvoir et lui donner cette orientation d'aménagement. A ce propos, si Montpellier possède aujourd'hui encore vingt ans de réserves foncières grâce à la politique foncière qui a été mise en place en son temps par Raymond Dugrand et Georges Frêche et que nous continuons aujourd'hui avec Hélène Mandroux, il n'en demeure pas moins que l'un des facteurs sur lesquels nous insistons, sur lequel nous « mettons le paquet », est ce que l'on appelle généralement le renouvellement urbain, c'est-à-dire la reconstruction de la ville sur la ville existante.

L'une des grandes opérations, au-delà des dossiers ANRU qui s'appliquent sur les quartiers dits sensibles, c'est le renouvellement urbain lié à la ligne de chemin de fer Sète-Nîmes qui traverse Montpellier. Ce n'est pas hors du texte que de travailler sur cette zone de la ville qui est finalement la première couronne industrielle du XIX^e siècle qui s'est développée à partir de la voie ferrée Montpellier-Sète de 1839 et qui a continué avec la voie ferrée Montpellier-Lunel puis Nîmes dans les années 1870-1890. Et entre les deux cette gare – qui est une petite gare Trianon parce qu'il y a des colonnes qui l'ornent à la façon du Trianon, il en reste trois en France comme celle-là – autour de laquelle va se développer ce grand équipement métropolitain qui est la gare et l'ensemble des quartiers de la gare.

Là encore, une des idées force de l'urbanisme montpelliérain qui s'ancre dans le projet urbain que Jean-Paul Volle a décrit tout à l'heure – Montpellier vers la mer, Montpellier fière de ses racines, Montpellier Méditerranée – est que nous ne sacrifions pas le patrimoine identitaire de la ville, nous nous appuyons dessus pour élaborer un projet moderne qui va tracer les perspectives de la ville de demain.

La ville médiévale s'est vue pénétrée, entourée vers le sud-est par la ligne de chemin de fer qui est venue créer cette césure urbaine qu'aujourd'hui nous souhaitons enjamber, que nous souhaitons piétonniser, que nous souhaitons civiliser afin que le centre-ville s'étende davantage vers le sud et que si Montpellier s'étend à la périphérie par ces nouveaux quartiers, le cœur de la ville soit à la mesure de ses membres et de ses expressions périphériques.

Au sud, il y a le Prés d'Arènes, ce que l'on appelle la Restanque, la zone industrielle du XX^e siècle. C'est 160 hectares sur lesquels nous avons appliqué un périmètre d'étude, sur lesquels nous avons mis en place une ZAC sans expropriations qui évoluera en fonction des mutations et sur laquelle est prévue une arrivée de 26 000 habitants, c'est-à-dire l'équivalent de la ville de Lunel, aux alentours des années 2030-2035.

Si l'on va davantage vers le nord, on a la ZAC du Nouveau Saint-Roch puis la gare Saint-Roch qui est centrale à ce dispositif. Ensuite, il y a le remaniement de l'Ilot Du-Guesclin sur le viaduc Fresnay. En allant vers le nord, il y a le projet de modification du centre commercial Polygone, l'actuelle mairie qui va laisser la place à une ZAC Pagézy, et ensuite encore plus au nord le remaniement de la route de Nîmes jusqu'à l'entrée de Castelnau-le-Lez et de Montpellier, non loin de la place Charles de Gaulle.

La gare de Montpellier a une position centrale. Elle a également une position centrale pour les lignes de tramways et dans le réseau de connexion ou d'intermodalité. En cela, elle représente véritablement un maillon essentiel à la fois du centre-ville par l'histoire, par sa situation urbaine mais aussi parce que c'est le centre de cette fameuse étoile ferroviaire dont parlait le rapport Attali et dont parlent aujourd'hui les urbanistes qui ont tendance à vouloir parler de la création de nouvelles zones, de villes nouvelles raccrochées aux voies ferrées que l'on

pourrait réutiliser. La gare Saint-Roch est pratiquement au centre de l'étoile, donc au centre de l'aménagement urbain et communautaire pour les années à venir.

Elle a donc un rôle essentiel sur la ville historique, sur la ville de tous les jours, sur le centre, mais aussi un rôle essentiel sur l'expansion urbaine. C'est cela qui lui donne son rôle métropolitain. C'est aussi pour cela que nous avons situé cette gare dans une zone particulière qui est la ZAC du Nouveau Saint-Roch de telle sorte qu'elle occupe réellement la partie est et soit extrêmement liée au remodelage urbain dont va faire l'objet la ZAC du Nouveau Saint-Roch qui est plus au sud-ouest. Cette ZAC d'environ 8 hectares comprendra un programme de logements, de bureaux, d'équipements publics, de commerces, un grand parc de 1,2 hectare, le parc René Dumond, et viendra jouxter dans sa partie ouest, au-delà du pont de Sète, la gare Saint-Roch.

Bien sûr et de façon concomitante, le remodelage de la gare va s'effectuer à la fois par la SNCF, aidée en cela par la Région, l'Agglomération, la Ville et un petit peu par l'Etat : 17 millions pour la SNCF, 17 millions pour la Région, 6 millions pour l'Agglomération, 6 millions pour la Ville (3 millions pour l'insertion urbaine et 3 millions pour la gare) et 1 million pour l'Etat.

Cette gare va constituer la partie est, pratiquement un tiers de cette ZAC du Nouveau Saint-Roch qui a été conçue pour faire suite à l'organisation liée à la présence de la gare. Elle va être intégrée dans le réseau de tramways et, au travers de cette gare, vont circuler 6,7 millions de voyageurs/an pour la gare et 100 000 voyageurs/jour pour chacune des trois lignes de tramway, c'est-à-dire 300 000 voyageurs/jour. Si cela n'est pas un lieu d'intermodalité, que nous faut-t-il !

Cette promiscuité des moyens de transport, qui va irriguer au-delà des limites communales la zone territoire de Montpellier, nous a fait modifier les programmes et nous a incités à relativiser le nombre de logements et à augmenter un peu le nombre de bureaux pour y créer ce que l'on appelle un centre d'affaires, ou la possibilité d'installer à ce niveau un centre d'affaires, qui sera central de la ville comme il en existe un sur l'avenue Raymond Dugrand et comme il en existera un non loin de la gare de TGV sur la Mogère à proximité d'Odysseum. Donc trois lieux importants pour les affaires, pour le commerce, pour le négoce, pour les transactions et pour l'économie qui sont un peu dédiés sur ces trois zones de la ville.

L'insertion de la gare a été préméditée, elle a été souhaitée comme un grand plateau liant les quartiers nord et les quartiers sud, c'est-à-dire pouvant permettre une continuité urbaine et piétonne au-dessus des voies pour rejoindre le square Planchon jusqu'au centre de la place Carnot, plus au sud, et ainsi reconfigurer l'ensemble du tissu urbain qui jouxte la gare.

J'ai coutume de dire que, tels des chirurgiens de la ville, nous avons préparé le tissu avant de faire la greffe. Pour préparer le tissu urbain, nous avons créé 200 hectares de zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) au sud de l'Ecusson pour mieux intégrer l'ensemble de ces structures et valoriser tout le patrimoine ainsi que l'ensemble des pieds d'immeuble pour y créer des commerces de proximité liés à l'activité gare. La SNCF construit des édifices à usage mixte avec des petits centres d'affaires, avec des commerces, avec des bureaux que l'on peut louer à la journée et qui rentabilisent l'ensemble de la construction. Le but de cette gare c'est aussi de fabriquer là un lieu de centralité à la fois pour la ville, pour la proximité du centre, mais également pour l'ensemble des communes alentours.

Lorsqu'on veut véritablement avoir une vision durable du territoire, il convient de densifier les zones qui sont à proximité des transports collectifs en site propre et de créer ces nouvelles villes autour du rail. Tout le monde s'accorde à dire aujourd'hui que la façon de concevoir la

ville durable c'est de créer de la densité, de l'intensité autour du rail. Les futures liaisons avec les TER, avec les trams-trains, pourraient assurer les connexions avec les zones de Lunel, de Sète, du cœur de l'Hérault, sur lesquelles il reste encore quelques voies ferrées utilisables par tronçons.

Cette gare qui est vraiment le nœud gordien de l'histoire, qui est cette espèce de phénomène central qui va venir polariser toutes les attentions du centre mais aussi du centre d'une Communauté urbaine plus large et d'une ville-territoire beaucoup plus large, prend tout son sens dans le schéma de remodelage urbain central. Au-delà de la gare, plus vers le nord, l'Ilot Du-Guesclin va participer de cette volonté de remaniement urbain ainsi que l'ensemble des quartiers liés à la ZAC Pagézy et à la route de Nîmes.

Je ne serais pas complet si je ne vous parlais pas de la gare de la Mogère et de la grande vitesse qui va venir assurer le tronçon manquant et s'installer au sud de la ville pour assurer cette connexion grande vitesse. Nous avons opté pour sa liaison avec une ligne de fret pour éviter qu'il y ait trop d'utilisation des lignes de fret dans la gare Saint-Roch, comme c'est le cas aujourd'hui, qui créent notamment des nuisances sonores et qui mériteraient d'être déviées du trafic du centre-ville.

Nous avons véritablement, par le ferroviaire, des outils d'aménagement du territoire durables qui sont également en relation avec le SRAT et, par expansion, avec la valorisation de ces territoires au niveau régional. Je regrette que d'autres collectivités ne participent pas activement à cette idéologie parce qu'elle est économe en énergie, en moyens, en économie d'échelle, en temps et qu'elle propose des équipements métropolitains de grande ampleur qui sont susceptibles d'attirer l'installation de grandes entreprises et d'un tissu économique à venir. Ces équipements métropolitains sont nécessaires, c'est la modernité, c'est demain. Je crois que toutes les manœuvres qui tendent à rétrécir l'ouverture du compas ne sont pas viables à terme. Il faut les installer dans une prospective beaucoup plus large qui s'applique au-delà de la ville sur l'intégralité du territoire régional.

Thierry Laget, directeur de la SERM

Comme beaucoup de choses ont été dites, mon intervention se limitera à illustrer quelques sujets sur la façon dont on passe du projet urbain aux différentes échelles (régionale, agglomération, ville) à la réalisation du projet opérationnel.

Alors que Montpellier est aujourd'hui plus connue pour ses opérations d'extension urbaine, comment bascule-t-on vers des secteurs de renouvellement urbain ? Est-ce que la méthode change ? Est-ce qu'on est sur les mêmes modes de faire ? De plus, une question qui me paraît extrêmement importante à illustrer sur la gare, comment, entre les questions de déplacements et les questions de projet urbain, on articule mobilité et urbanité. La gare est sans doute le lieu, sur cette agglomération, où cette articulation se joue de la manière la plus importante. Puis, sur un sujet contraint, avec une somme de contraintes pour le projet urbain assez inhabituelle, comment gère-t-on à partir de ces contraintes ces questions de projet urbain ?

Je me faisais une remarque en regardant le film projeté en introduction : nous avons une métropole qui est très bien équipée en termes d'équipements culturels, sportifs, de loisirs, de projet urbain, mais on n'a pas vu la gare, sauf en deuxième plan derrière le tramway et je trouve cela assez révélateur. Aujourd'hui, dans les grands équipements de cette agglomération, ce sont les grands équipements liés aux déplacements longue distance comme les gares, l'aéroport, sur lesquels il y a un besoin fort d'évolution et de modernisation par rapport à la taille de l'agglomération.

Le projet de la ZAC St-Roch se joue aujourd'hui dans un secteur de renouvellement urbain. Il s'agit de la grande opération de renouvellement urbain sur la ville et l'agglomération de

Montpellier. On est donc dans le pilotage d'un projet dual : d'un projet de transformation d'une gare en pôle d'échange multimodal, entre différents modes de transport. On va voir que le projet prévoit toute la gamme pour que l'utilisateur multimodal puisse « zapper » entre tous ces modes de transport. Puis un projet de centre-ville – on sait que le centre-ville de Montpellier comparativement à beaucoup de centres-villes de villes comparables est plutôt de taille restreinte – qui étend le centre-ville vers le sud et qui permet cette extension en dépassant la simple continuité architecturale. C'est un projet qui a une identité forte, qui jouera son insertion plutôt dans la complémentarité avec les fonctions que dans la continuité de compositions.

Pour répondre à la question de Jean-Paul Volle sur comment cette ZAC se situe par rapport aux autres opérations sur la Ville de Montpellier, je dirais qu'elle se situe avec les mêmes valeurs que toutes les autres ZAC de la ville de Montpellier. Cela se caractérise par un partenariat fort avec les opérateurs, avec les architectes (Paul Chemetov, architecte de renommée internationale, Emmanuel Nebout, architecte montpelliérain), qui va assez loin sur l'acte de construire, qui comprend les questions de mixité au niveau de l'habitat (un tiers de logements libres, un tiers d'accession abordable, un tiers de social), la liaison avec les transports – on voit que sur Port Marianne, les transports sont tout à fait constitutifs de la conception urbaine, et là par hypothèse ils le sont encore plus –, les questions liées à la programmation énergétique et environnementale des opérations urbaines, puis un équilibre au niveau des programmations. Nous avons la chance à Montpellier d'avoir un équilibre très fort entre le bureau centre-ville et le bureau de première couronne, ce qui permet de poursuivre avec une offre adaptée, équilibrée, entre la ville-centre et le périurbain.

La transformation d'une gare vieillissante en pôle d'échange multimodal ne peut se faire que si elle est cadrée aux différentes échelles du territoire. Bien sûr l'échelle régionale. La gare est un élément important dans le projet métropolitain. Si l'on regarde, y compris avec les hypothèses de mise en service de la future gare TGV, on voit que, compte tenu de la modernisation et des actions de la Région sur les transports collectifs, on a une évolution de la fréquentation de cette gare assez significative. C'est un élément important du questionnement de l'échelon métropolitain, un élément important du réseau d'agglomération. Malheureusement, nous n'avons pas de réseau étoilé en termes ferroviaire. Le réseau étoilé est celui du tramway, le réseau ferroviaire est lui structuré autour du couloir languedocien. Le SCOT partant de là, et peut-être malgré cela, a souhaité jouer à fond ces éléments de connexion entre l'urbanisme et les réseaux sur quelques points identifiés, dont la gare. Puis à l'échelle du projet, la gare est avant tout un objet urbain plein qui efface, ou qui essaie d'effacer cette coupure physique que représentent aujourd'hui les voies ferrées mais aussi la gare pour passer d'un quartier à l'autre. L'entrée dans le projet de la gare s'est faite à l'échelle du piéton en considérant comment on entre et comment on compose avec des points d'entrée, de connexion, qui sont aujourd'hui les éléments de circulation dans ces quartiers.

Concernant maintenant l'articulation entre urbanisme et déplacements qui se joue évidemment sur ce type d'équipements de manière forte avec des questions de programmation urbaine et puis aussi des éléments de fonctionnement et de conception de ces pôles multimodaux, je voudrais développer deux notions qui me paraissent tout à fait essentielles en matière de déplacements et de transport où l'urbanisme vient apporter des réponses. Ce sont les notions liées au confort de l'utilisateur et à la performance des transports. L'utilisateur, qui prend le train, prend ensuite un tramway ou fait un échange avec sa voiture, est à un moment donné un piéton qui doit trouver tout ce qu'il peut rechercher quand il est sur un pôle multimodal sur son itinéraire de transport : il doit pouvoir se distraire, il doit pouvoir faire ses courses, essayer de travailler avec son téléphone portable. Ce parcours intermodal de l'utilisateur autour

des modes doux est assez fondamental et quand on traite d'un projet comme celui-là, un projet de ZAC, il est important d'y répondre.

Sur le projet Saint-Roch, cette question s'est traduite par la volonté de rendre commodes, de rendre lisibles, de rendre sécurisés ces parcours en introduisant de la lumière avec une nef sur une couverture polycarbonate qui porte une attention particulière au confort thermique et au confort de l'utilisateur, qui est lui aussi porteur de fréquentation et de multimodalité.

L'autre élément c'est la performance. Lorsqu'on regarde les différences de temps de parcours entre les usagers, on voit que l'on perd du temps dans les échanges. On y répond avec des services, et cette gare en sera bien pourvue dans tous les domaines puisque Gares & Connexions a prévu une offre de services qui favorise l'intermodalité, des lieux de vente combinés, de voies intégrées et donc d'information : tout cela est dans la gare. Mais cette performance passe aussi par la capacité que l'on a de guider l'utilisateur, de faire en sorte qu'il ne perde pas de temps. La conception même des projets intègre ce déplacement facilité et rapide de l'utilisateur.

Je vais revenir maintenant sur la deuxième partie du projet, c'est-à-dire la ZAC en tant que telle. Je disais qu'elle bénéficie de tout l'acquis des ZAC de Montpellier en termes de programmation, de mixité, de relation avec les transports et de partenariat, mais elle est quand même un peu particulière car elle cumule un certain nombre de contraintes au niveau de sa réalisation. Tout à l'heure, nous avons parlé de foncier. Il va de soi que les opérations de renouvellement urbain en termes fonciers sont les opérations les plus lourdes à porter. De plus, nous sommes ici dans un dialogue institutionnel où l'on sait que, comme pour tous les projets nationaux, ces projets de gare sont extrêmement complexes à monter.

Comment sommes-nous arrivés à passer outre ces difficultés ? D'abord par un partenariat entre tous les acteurs : il y a un comité de pilotage qui se réunit depuis cinq ans, qui nourrit le projet, qui contribue de manière forte au projet. Sur les coûts de libération du foncier, bien sûr il y a une contribution multiple, notamment au moment de la réalisation de la deuxième ligne de tramway mais après par une adaptation du projet, par une densification que la ville a acceptée pour pouvoir satisfaire l'achat du foncier et parvenir à un protocole d'accord avec la SNCF.

Difficulté, bien sûr, de réalisation. Il va falloir faire cohabiter souvent de manière quasi simultanée les chantiers de tramway, le chantier de gare, le chantier de ZAC avec des équipements extrêmement importants, notamment des équipements hôteliers, un parking qui est lié à la gare. Il est situé à l'arrière sur la plate-forme de la gare et il faut le reconstituer à l'intérieur d'une opération immobilière. Il va être en sous-sol et 50 000 m² de SHON vont être en sur-sol. D'où des montages complexes où la SERM apporte à la Ville une contribution en termes de savoir-faire de montage d'opérations. On est sur des sites où les questions de montage représentent, sans doute un petit peu plus qu'ailleurs, des difficultés particulières. Puis tous les éléments liés aux éléments de programmation urbaine pour qu'on soit véritablement en complémentarité, en extension sud du centre-ville, avec des recompositions au niveau de la programmation qui ont évalué l'offre commerciale, l'offre tertiaire, l'offre hôtelière, pour faire en sorte que le flux de piétons puisse arriver et avoir intérêt à aller jusque dans ce quartier.

Ce quartier, si on le poursuit, aboutit à un parc de 1,5 hectare à l'intérieur duquel on a voulu installer le programme résidentiel. Nous avons des contraintes liées à la voie ferrée et avons recomposé le plan masse pour mettre en première façade des voies ferrées plutôt des équipements de bureaux pour que les nuisances soient atténuées.

Ce projet est une concession d'aménagement à l'intérieur d'une autre concession d'aménagement qui est Grand Cœur. Il y a aujourd'hui un travail tout à fait commun entre les deux parties d'intervention urbaine. Grand Cœur est une concession avec 1 600 logements, 10 000 m² de surfaces commerciales ou de surfaces économiques. Là aussi, on est en complémentarité avec des rôles de l'opérateur sur les investissements intermédiaires, sur les capacités de montage d'opérations en diffus ou sur le portage économique d'un certain nombre de fonctions.

Débat

Vincent Morandeau, Nantes Métropole

J'ai une question sur le SCOT, sur les limites autour des villages, des entités qui ont été prévues par le projet de Bernard Reichen. Comment ces limites vont-elles tenir dans le temps ? On voit bien qu'elles vont tenir quinze ou vingt ans mais qu'est-il prévu après ? Est-ce qu'il y a une possibilité d'anticiper déjà leur potentiel de tenue dans le temps ?

Par ailleurs, nous avons à Nantes la même problématique avec la gare mais on a pris soin de distinguer certains croisements de lignes de tramway avec le flux de la gare tellement c'est important. Est-ce qu'il y a eu une modélisation du nombre de passagers/jours ? Et est-ce que l'espace de la gare va réellement le permettre ?

Philippe Saurel

Concernant les flux de passagers qui vont émaner de l'ensemble de tous ces transports pour venir cohabiter devant la gare, nous avons en ce qui concerne la ZAC du Nouveau Saint-Roch mais aussi sur le projet de gare, augmenté de façon très considérable l'ensemble des parvis et des espaces publics. Ce type de projet ne peut pas se concevoir s'il n'y a pas une préméditation des usages des espaces publics, qu'ils soient afférents à la gare, afférents à la nouvelle ZAC mais également dans les quartiers adjacents à la gare. Par exemple, pour la rue d'Alger qui met en relation le parking Laissac, la tour de la Babote et la ZAC du Nouveau Saint-Roch, nous étudions sa piétonisation. C'est pour cela que nous achetons avec le service de la DUOP toute une série d'appartements lorsqu'il y a des mutations pour pouvoir remanier l'ensemble de ce quartier.

Donc installer un équipement comme celui-ci dans un centre déjà construit, c'est envisager les nouveaux usages des espaces publics et c'est quelque part aussi envisager à moyen terme le remodelage des quartiers adjacents.

Thierry Laget

Trois idées. Premièrement, les limites sont pour la plupart fondées sur des éléments de la géographie : un cours d'eau, une route, un relief. C'est donc l'analyse grand paysage et l'analyse géographique qui ont conduit à donner une partie de l'ensemble des limites qui ont été données. Elles ne sont donc pas posées là par hasard, elles correspondent à une réalité, à un usage, à une histoire du territoire qui a fait que la limite peut être posée et tenue. Deuxièmement, il y a effectivement un certain nombre de secteurs où la limite renvoie à une définition du projet qui va venir après. A un moment, ce sont les PLU et le projet qui vont préciser et conférer une réalité de projet à la limite, ce qui renforce de fait la manière dont on institue cette limite. Troisièmement, cette notion de limite donne à un moment la limite entre le plein et le vide. Le projet de SCOT part de cette notion d'inversion du regard où l'on part des vides et où l'on explique ce qu'est le devenir du vide et comment on le gère. Si on a des réponses aujourd'hui sur cette gestion du vide en termes agricoles sur une installation pérenne parce qu'elle est sécurisée pendant un certain nombre d'années, protégée par le SCOT

d'installations, si on installe un certain nombre de fonctions urbaines réelles dans ces éléments de grand paysage, on aura d'autant plus de facilité à tenir ces limites de sorte que les zones agricoles ne soient plus uniquement un réservoir pour des secteurs à urbaniser.

De la salle

Quel a été le type de partenariat avec RFF et la SNCF qui, j'imagine, devaient être propriétaires fonciers dans le secteur de la ZAC ?

Philippe Saurel

Nous avons signé une convention en 2008 avec la SNCF et RFF sur le prix des terrains. Nous avons d'autres types de conventions qui traitent du repositionnement des équipements ferroviaires qui sont extrêmement nombreux sur la ZAC, que ce soit au niveau des caténaires mais aussi au niveau des postes d'aiguillage. Nous avons sur la ZAC un poste d'aiguillage régional qui est pratiquement incontournable parce que le déplacer représenterait une somme d'argent colossale. A chaque conseil municipal, nous passons des conventions spécifiques sur les équipements ferroviaires à modifier. Enfin, concernant les bureaux de la SNCF qui se trouvent sur la zone, une partie sera installée dans le premier programme de la cour Colin de l'autre côté des voies ferrées avec une petite passerelle qui enjambe les voies. L'ensemble de la direction régionale qui se trouve en haut du parc pourrait se déplacer, cela fait partie d'une transaction, sur d'autres terrains que possède la SNCF, notamment le terrain du Prés d'Arènes et de la Restanque. Ce ne sont pas les seuls propriétaires de la ZAC, La Poste est aussi propriétaire des parkings. L'affaire foncière est donc assez compliquée.

De toute façon, dès qu'on touche au renouvellement urbain c'est beaucoup plus compliqué que lorsqu'on arrive dans une ZAC qui appartient à la SERM où, là, on décide le lundi et les bulldozers arrivent le mardi. Sur du renouvellement urbain c'est impossible, tout est négocié. On ne part plus sur une ville décidée, on part sur une ville décidée mais aussi négociée, largement, et au cas par cas. Ne serait-ce que sur les schémas d'organisation des bâtiments, lorsque nous faisons les réunions de concertation nous avons l'ensemble des voisins qui suivent toutes les réunions pour nous expliquer que là ils ont un petit bout de terrasse et qu'ils ne voudraient pas que le voisin regarde dans ce bout de terrasse, etc. Ce sont les problèmes de vie quotidienne des habitants qu'il faut traiter parce que c'est comme cela aussi que l'on réussit l'insertion urbaine.

Le partenariat est couronné par la participation assez exemplaire de la SNCF avec ses 17 millions d'euros sur la gare. RFF n'y participe pas mais nous a promis d'intervenir sur le petit morceau qui reste pour couvrir les voies entre la gare Saint-Roch et le pont de Lattes. Là, nous essaierons à terme de fabriquer un ouvrage d'art pour couvrir l'ensemble des voies et faire une grande place piétonne qui viendra desservir le viaduc Fresnay, la rue de Verdun, la rue Jules Ferry, la rue des Deux-Ponts, le quai de Sauvage et la rue de la Méditerranée.

Jean-Paul Volle

Dans ce projet urbain il est question de stratégie, c'était au cœur de notre problématique POPSU, il est question d'opérationnalité, c'est-à-dire comment on fait, il est question de programmation dans le temps, programmation sur le territoire et, bien sûr, avec des acteurs qui sont au cœur non seulement de la décision mais aussi de la réalisation concrète.

► La culture à la recherche d'une dimension métropolitaine

Emmanuel Négrier, directeur de recherche au CNRS

Je vais introduire cette table ronde par un hommage à Claude Lefort qui est mort dimanche. C'était le philosophe de la démocratie comme lieu de débats et de confrontations d'idées. Cela tombe bien parce que je crois que la culture ne peut pas se passer de débats et de confrontations d'idées. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi ce format de table ronde.

Ce qui caractérise Montpellier dans sa stratégie en matière de culture c'est d'abord que c'est une ville qui, de manière relativement précoce – cela n'a bien sûr pas été la seule, Rennes était dans ce cas-là à la fin des années 70 – a considéré la culture comme un élément-clé de sa stratégie urbaine d'abord, métropolitaine sans doute ensuite. A partir des années 2000, le district urbain qui a précédé la Communauté d'agglomération avait déjà dans son panier des compétences extrêmement importantes, compétences qui, en matière de culture, considéraient plutôt la dimension du rayonnement culturel, rayonnement métropolitain, que de l'aménagement culturel du territoire. A partir de 2003, la progression du panier de compétences métropolitaines ou intercommunales en matière de culture s'est plutôt orientée vers les aspects d'action territoriale avec notamment le rôle qu'ont joué les lieux d'enseignement artistique et leurs annexes et les lieux de lecture publique.

Même si Montpellier est l'une des villes en France où la dynamique de transfert de compétences vers l'intercommunalité, à part Amiens sans doute, a été l'une des plus dynamiques, elle continue néanmoins d'exercer son rôle en matière de culture. Finalement, dans une ville où la continuité politique a été extrêmement importante et a joué un rôle dans une stratégie culturelle très liée à un leadership, que j'ai appelé transformationnel en citant le théoricien du leadership américain Burns par opposition au leadership transactionnel qui ne fait qu'arbitrer entre des intérêts divergents, là on est vraiment en présence d'une politique sur le long terme fondée sur un leadership transformationnel et avec une logique très institutionnalisée de la culture. Au contraire d'espaces urbains parisiens, barcelonais ou berlinois où la dimension de la culture va toujours de pair, de façon dialectique, avec la contre-culture, on est à Montpellier dans une sorte d'offre institutionnelle extrêmement importante où le dessein métropolitain joue un rôle-clé.

Je vais mettre ce constat en débat autour de plusieurs niveaux d'articulation problématiques. Le premier est celui que je viens de citer, à savoir l'articulation entre une offre institutionnelle et une vie culturelle qui n'est pas qu'institutionnelle, comment se passe cette articulation entre l'offre culturelle au quotidien et puis cette offre particulière qu'est l'offre institutionnelle. Le deuxième est l'articulation spatiale entre niveaux, entre échelles, quelle est l'articulation entre la Communauté d'agglomération et la Ville de Montpellier mais, plus largement, quelle est l'articulation entre la Communauté d'agglomération en tant qu'institution compétente et les communes qui sont au-delà de Montpellier, des communes qui participent au dessein intercommunal. Le troisième est l'articulation entre les équipements culturels, ce que certains appellent « les professionnels de la culture », « les professionnels de la profession » ou « la culture cultivée », et puis ce que l'on appelle sans doute de manière un peu spécifiquement péjorative en France « le socioculturel » ou « sociocul », alors qu'en Allemagne la *Sociokultur* a une toute autre signification, beaucoup plus noble ; donc quelle est l'articulation entre les équipements culturels, la culture cultivée et puis le socioculturel qui est aussi une manière de faire la culture et de faire la ville. Le quatrième est l'articulation entre des politiques ou des stratégies très métropolitaines de rayonnement culturel – on peut citer là Richard Florida, Charles Landry, les *Creative Cities*, etc. – et puis de l'autre côté la solidarité.

Rayonnement, solidarité, ce sont deux impératifs complémentaires de la culture, quelquefois contradictoires, comment s'illustrent-ils à Montpellier ?

Nicole Bigas, *vice-présidente de Montpellier Agglomération en charge de la culture et des enseignements artistiques*

La culture à la recherche d'une dimension métropolitaine, cela pose trois questions : celle de la cohérence territoriale des projets et des stratégies, celle du phénomène de discontinuité territoriale et de la logique de gouvernance, et enfin celle de l'articulation entre une politique culturelle de la ville-centre, plutôt tournée vers les milieux socioculturels, et celle de l'intercommunalité dont elle fait partie qui prend en charge les grands équipements culturels.

Concernant la cohérence territoriale, on se rend compte aujourd'hui qu'il est plus facile de se projeter dans l'avenir quand un territoire est marqué par des retards ou par des manques. Ici, à la Communauté d'agglomération de Montpellier, nous avons un territoire saturé d'institutions et d'animations régulières depuis de longues années. La Communauté d'agglomération de Montpellier a affirmé sa compétence culturelle au moment du transfert massif de structures au 1^{er} janvier 2003 : réseau de médiathèques, Musée Fabre, Planétarium, Opéra-Comédie, Centre de théâtre national, Centre chorégraphique national, Théâtre du Chai du Terral, associations d'intérêt communautaire dont Montpellier Danse. Ces transferts sont venus s'ajouter à des entités qui étaient déjà gérées par l'Agglomération : le Conservatoire à rayonnement régional, l'École supérieure des beaux-arts, la Salle Victoire 2, le Théâtre du Hangar. A ces équipements, se sont ajoutés au 1^{er} janvier 2006 le Musée de Lattes, le Musée de l'histoire de France en Algérie, l'Hôtel Sabatier d'Espéran, en 2009 la médiathèque de Castelnaud, en 2010 la médiathèque de Lavérune. Et ce périmètre culturel de l'Agglomération continue de s'étendre puisqu'au 1^{er} janvier 2011 nous aurons la médiathèque de Villeneuve-lès-Maguelone, en janvier 2012 la médiathèque de Juvignac et en 2013 probablement la création d'une autre médiathèque sur le Campus... Dans cette extension de périmètre, on a aujourd'hui un événement intéressant à signaler qui est un rétro-transfert de la Communauté de Saint-Jean-de-Védas avec le Théâtre du Chai du Terral qu'elle veut reprendre en régie directe. Comme quoi, rien n'est jamais irréversible.

Avec un périmètre aussi grand – trente communes autour de la ville-centre de Montpellier, trente communes rurales, périphériques, avec des dimensions territoriales très différentes – l'Agglomération doit faire face à une politique culturelle qui jongle en permanence entre deux paradoxes : il faut à la fois associer l'excellence et la solidarité et articuler le rayonnement plutôt avec la proximité. C'est le premier concept.

Le deuxième concept est la logique de gouvernance. L'Agglomération, plus qu'un espace élargi est une entité qui a vocation, à travers les échanges suscités, à générer du transfert culturel. La gouvernance métropolitaine suppose en effet la mise en œuvre de coopérations à plusieurs niveaux : l'Etat, la Région, le Département, la commune-centre et les autres communes. Toute la difficulté consiste à établir la bonne tension entre les partenaires dans le respect de leurs prérogatives et concertations. C'est ce que nous faisons régulièrement mais ce n'est pas quelque chose de facile. A l'Agglomération, nous avons cherché à passer d'une logique de guichet à une logique de projet. Or manager un projet culturel métropolitain c'est gérer de la complexité, c'est composer avec des impératifs interdépendants qui relèvent tous du domaine relationnel : coopération, transversalité, interdisciplinarité, interculturalité, réseaux, etc.

Le troisième concept c'est articuler la politique culturelle entre une ville-centre et l'intercommunalité. Avec le transfert de la compétence culture à l'Agglomération depuis la création du district, le centre politique de la culture rayonne sur un ensemble d'équipements

professionnels, de festivals internationaux de très grande qualité à travers lesquels l'Agglomération recherche essentiellement le développement de son image, une attractivité nationale et internationale, le développement d'un essor économique du territoire, le développement touristique, etc.

A côté de ces grands événements et de ces grandes manifestations, nous avons quand même des enveloppes budgétaires, je parle notamment du Fonds d'aide à la diffusion théâtrale qui permet d'aller sur les milieux socioculturels et les milieux professionnels comme le fait la ville-centre qui elle, bien sûr, axe sa culture sur des équipements et des projets de proximité qui favorisent l'amélioration du cadre de vie, du bien-être et l'animation artistique des quartiers.

Comment peut-on agir ? Il y a deux façons complémentaires d'agir sur une politique culturelle métropolitaine. C'est jouer sur le rôle démocratique de la culture, c'est-à-dire concilier une unité culturelle et le respect de la diversité culturelle composée par cette mosaïque de territoires : politique de médiation, politique de formation des publics, politique d'éducation artistique et pédagogique, politique de partenariat vis-à-vis des publics empêchés... C'est aussi utiliser la culture comme un levier d'attractivité et de développement économique d'un territoire. Là, je pense que sa transversalité, c'est l'objectif d'une culture métropolitaine, est devenue un atout nécessaire pour la prospérité d'un territoire à travers la création de nouveaux emplois, peut-être et sûrement la création de nouvelles entreprises, le développement de services éducatifs et pédagogiques.

En fait, la culture valorise un territoire ! L'effort culturel que nous développons aujourd'hui est devenu un investissement et non plus une dépense – je crois que c'est quelque chose de très important dans le contexte économique que nous traversons – corrélé le plus souvent avec le patrimoine, le tourisme et valorisé par l'architecture. Mais attention ! Il ne faut pas tomber dans l'instrumentalisation : la culture doit développer le tourisme mais ce n'est pas le tourisme qui va être développé par la culture. On pourra revenir là-dessus si vous le souhaitez. Ce que je voulais dire c'est que, par exemple, concevoir un musée, réaliser une médiathèque, implique aujourd'hui une réflexion ample sur un contexte géographique bien donné, sur les usages, les attendus des populations, sur les déplacements des habitants par rapport à cela, ce n'est pas simplement construire un bâtiment.

Pour terminer, je dirais que si l'intercommunalité c'est non seulement recevoir, par exemple pour des communes s'offrir un bien collectif ou un projet impossible à réaliser par elles-mêmes, c'est aussi donner. Donner à travers trois prismes : c'est développer un esprit de service à la Communauté par le décroisement entre personnes, entre disciplines et entre sites. C'est travailler ensemble, élus et responsables administratifs, demain avec la société civile, avec les associations, avec les partenaires. C'est mieux se connaître, c'est échanger, c'est négocier et apprendre des autres, ce qui n'est pas toujours évident parce que l'élu tourne, n'est pas forcément là depuis de longues années et qu'il appréhende des chantiers qui ne sont pas les siens.

Tout ça c'est se regrouper pour la mise en place de projets communs porteurs de sens sociétal, donner envie de travailler ensemble en réseau, susciter des énergies. C'est dans cet esprit que j'ai créé en 2009 les Rencontres de la culture de l'Agglomération lors desquelles les trente-et-un élus adjoints à la culture et les quinze ou seize responsables culturels de l'Agglomération se sont réunis. Ils se réuniront à nouveau en 2010 pour travailler en commun sur des tas de projets.

Deuxième idée, se considérer comme un citoyen communautaire et non plus comme un simple consommateur budgétaire vis-à-vis de l'Agglomération. C'est une idée qui est en train d'évoluer et qu'il faut vraiment développer aujourd'hui où nous avons de moins en moins

d'argent et où « la pompe à fric » ne peut plus fonctionner. C'est l'idée d'utiliser des ressources existantes, de les mutualiser, de les rendre plus efficaces en se donnant des moyens : les nouvelles technologies, les talents, les réflexions. L'exemple le plus flagrant est le réseau des médiathèques qui s'informatise, ce qui va permettre l'accès des services à toutes les médiathèques, y compris aux bibliothèques municipales. On est également en train de monter l'opération « *L'Agglomération en jeu* » à partir de mi-octobre et qui se poursuivra sur une partie de l'année 2011. On a créé un système pour mettre en place le développement des jeux de société et des jeux vidéo à destination de tous les publics, et ce dans toutes les bibliothèques qui le désirent. Nous avons aujourd'hui douze bibliothèques municipales qui ne sont pas dans l'agglomération de Montpellier qui s'associent à l'ensemble du réseau des médiathèques pour pouvoir fonctionner dans un système d'apprendre à vivre ensemble à travers le jeu.

Dernière idée, développer des partenariats culturels inter- et intra-agglomération pour un plus grand rayonnement territorial. Cela veut dire qu'il faut dépasser tous les clivages, il ne faut pas rentrer dans des querelles de clocher politiques, géographiques ou autres. Je voudrais citer en exemple le rapprochement de l'Ecole des beaux-arts de Nîmes qui n'est pas dans l'agglomération et l'Ecole des beaux-arts de Montpellier en attendant de raccrocher l'Ecole des beaux-arts de Perpignan. Ce rapprochement est en train de se faire sous l'égide et avec la collaboration de la DRAC et du ministère pour permettre de délivrer des diplômes de licence au niveau européen. Si nous ne faisons pas un EPCC à cette dimension-là, nous ne serons pas reconnus à un niveau européen. C'est là un exemple d'une coopération qui dépasse le périmètre de l'agglomération et qui nécessite l'envie de donner autant que de recevoir.

Emmanuel Négrier

Est-ce que faire une politique culturelle à l'échelle de Montpellier après ces transferts c'est faire une politique culturelle différente ?

Mickaël Delafosse, *adjoint à la culture à la Ville de Montpellier*

Tout ce que Nicole Bigas a dit est une très bonne nouvelle pour ceux qui aiment la culture car l'intérêt communautaire est une force, c'est avoir une mutualisation de moyens. Sa présentation est une déclinaison d'ingénieries pour faire mieux entre les territoires et braver les limites dont, rappelons-le, nous avons hérité de la Révolution française et qui n'ont plus rien à voir avec les réalités des bassins de vie.

Pour répondre à ça, je vais raconter une première anecdote. Quand je me suis retrouvé élu à la culture, on m'a posé la question suivante : « Qu'est-ce que vous allez faire de nouveau en matière de culture ? », sous-entendu ce qui a été décrit en introduction, à savoir qu'entre la culture, au-delà du leadership très fort qui a été assumé par Georges Frêche, et le développement de la ville il y a un lien très fort. Quand on demande aux nouveaux Montpelliérains pourquoi ils sont venus ici, ils disent que c'est pour la qualité de vie et en particulier pour l'offre culturelle. C'est un choix de localisation déterminant. Si Montpellier est une ville inventée, les deux éléments de singularité sont sa doctrine foncière en matière d'urbanisme portée par Raymond Dugrand et Philippe Saurel aujourd'hui, et l'idée qu'un territoire devait développer une politique culturelle, c'est l'acte fondateur de Montpellier Danse.

Si notre ambition est de continuer à inventer la ville, la ville intensifiée, la ville appropriée, la ville en mouvement, on doit continuer à déployer une offre culturelle. La perspective dans laquelle je situe l'action de la ville c'est d'espérer que ce que nous développons devienne dans quelques années d'intérêt communautaire. Sous-entendu : cela devra faire l'objet d'une mutualisation de moyens. Le travail que doit mener la ville, la ville-centre, c'est de compléter

la métropole dans son offre culturelle. A Montpellier, on identifie très bien la danse, le lyrique, le Musée des beaux-arts, mais on n'identifie pas encore la photographie, on n'identifie pas, ou très peu, l'art contemporain, on n'identifie pas, ou peu, la notion de vie intellectuelle, même s'il y a des éléments littéraires. Le rôle de la ville c'est d'être dans un rapport d'innovation et d'essayer de bâtir de nouveaux dispositifs qui, à terme, deviendront d'intérêt communautaire. C'est pour ça qu'aujourd'hui le Pavillon populaire-Galerie d'art photographique va devenir un lieu où nous affectons des moyens pour en faire un lieu d'exception en termes de présentation de photos. J'espère qu'il deviendra à terme d'intérêt communautaire. Sous-entendu le débat qui a existé en 2000, à savoir que les gens qui viennent d'ailleurs doivent contribuer au développement de cette institution.

En matière d'art contemporain, la ville de Montpellier construit La Panacée, lieu de résidence pour artistes et lieu d'exposition, donc engage une dynamique en faveur de l'art contemporain, art contemporain exposé dans une église désacralisée. Là, on peut travailler et sensibiliser les publics, donc continuer ce pacte entre Montpellier et la culture. C'est une dynamique d'innovation. Egalement une dynamique de solidarité : tarification sociale, gratuité parce que la culture est un bien public, c'est un élu qui vous parle qui en a une conception politique ! Tarification sociale avec l'opéra le moins cher, Nicole Bigas porte ça ; gratuité parce qu'on est sur des champs nouveaux donc il faut former des publics. Puis une dynamique de solidarité spatiale : maillage, proximité. Je suis prudent avec ce mot parce qu'il renvoie à la question de l'échelle. Proximité, c'est quoi ? Pour nous, c'est essayer de développer des équipements culturels dans les quartiers, proches des habitants, mais surtout qui invitent l'ensemble des habitants de la ville à aller dans ces quartiers, donc à casser les logiques de ségrégation. On va ouvrir une salle de cinéma à Celleneuve, à l'ouest de la ville, c'est la ville qui se renouvelle sur elle-même, pas qui se développe. Cette salle de cinéma va profiter aux habitants du Petit Bard, à ceux de Celleneuve, à ceux du bas de La Paillade, mais elle va aussi dans sa programmation essayer d'attirer l'est de la ville. Il faut travailler la mobilité, donc la ville dans son sens le plus noble : l'interaction. Le Rockstore en centre-ville, la ville le rachète pour garder sa salle de concerts parce qu'elle ne veut pas que les jeunes aient des soucis quand ils vont sur les routes. Donc maillage.

Je terminerai sur un aspect de projet qui est d'essayer de travailler sur cette idée de rapport entre la culture et les habitants. Ce qu'a dit Nicole Bigas sur le rapport entre culture et tourisme me semble fondamental, il renvoie à la disneylandisation du monde par la culture. A Montpellier, il faut continuer à cultiver une singularité, donc développer une offre culturelle singulière qui nous permette de dire à nos compatriotes et ailleurs qu'ici on vit quelque chose de particulier, d'original, quelque chose que l'on ne voit pas ailleurs. Ça c'est le lien avec les acteurs culturels du territoire, c'est le projet ZAT. La ville se développe, la ville se construit, la ville accueille, comment par la culture on permet aux Montpelliérains de s'approprier la ville ? Les 4 000 nouveaux qui arrivent chaque année, quel défi ! Mais il y a en même temps ceux qui sont là depuis quatre générations et qui ne doivent pas être dépossédés de leur ville, donc il faut créer un sentiment d'appartenance.

Notre idée est de s'appuyer sur les valeurs fortes qui ont fondé Montpellier : la maîtrise foncière pour créer de la solidarité par le logement et créer de l'espace public, donc la culture qui, dans un champ nouveau inexistant à Montpellier, va s'approprier l'espace public pour essayer de faire en sorte que les Montpelliérains s'approprient leur ville, l'idée étant de manière très simple d'inviter les artistes à se spatialiser de manière temporaire dans des ZAC qui ont existé ou qui sont en gestation ou dans des espaces renouvelés pour inviter à une lecture poétique et artistique de la ville. Cela procède aussi de cette logique d'innovation.

Je conclurai là-dessus. L'idée d'une politique culturelle à l'échelle de la ville c'est d'être dans cette relation aux acteurs de la ville – l'Ecole d'architecture, les compagnies de théâtre qui

habitent ici, très nombreuses, avec parfois des situations de tension parce qu'on ne peut pas toujours répondre favorablement, également les demandes des habitants avec l'envie de participer à des dispositifs – donc être dans une situation d'innovation pour porter des dispositifs. J'espère qu'un jour un adjoint à la culture de la ville présentera une délibération de transfert à l'Agglomération – ce que je dis là n'est sans doute politiquement pas correct – parce que cela devrait être d'intérêt communautaire pour les financements, et qu'un autre élu à la culture prendra l'idée qu'à un temps donné il faudra apporter d'autres innovations pour compléter le projet métropolitain au regard des besoins. Cela me semble fondamental.

Donc une culture qui travaille l'identité de la ville, ce sera le sens de ce projet, une culture qui étend l'offre culturelle et qui conforte l'idée de métropole, et donc qui conforte l'idée qu'à Montpellier se joue une certaine idée de la qualité de vie où, dans le projet, nous offrons en permanence une alternative à des Montpelliérains qui seraient tentés de rester devant la télévision et d'autres qui seraient tentés de sortir le soir pour aller découvrir tel spectacle ou voir telle exposition. Je crois que c'est quelque chose de fondamental parce que c'est la promesse renouvelée de l'invention de la ville en faisant le choix de la culture en 1977 et qui est un pacte à réécrire. Nous sommes aujourd'hui dans une nouvelle écriture du même livre.

Emmanuel Négrier

Il y a dans ce que Mickaël Delafosse a dit cette idée selon laquelle la culture est un des instruments majeurs de la stratégie métropolitaine. Cela paraît un petit peu comme un des standards à suivre quand on a une stratégie métropolitaine. En même temps, ce qui a été dit est très important, c'est-à-dire qu'il faut cultiver la différence car aller dans le standard pour le standard c'est risquer la disneylandisation du monde. Comment, Francis Ampe, quand on est consultant et qu'on travaille sur ces questions-là, on échappe à la disneylandisation des projets culturels métropolitains ?

Francis Ampe, ingénieur urbaniste

La question de la culture et de l'urbanisme est une question de long terme, il faut regarder sur plusieurs siècles dans l'histoire de Montpellier, de Lille ou de Marseille. Par ailleurs, je crois qu'il faut essayer d'enrichir le mot culture, il faut lui donner la totalité de son sens. Ainsi l'architecture est un art, cela fait partie de la culture. Quand on choisit un projet architectural, on fait un choix de société. Lorsqu'on préserve du patrimoine, on fait un choix de société, et pourtant on ne peut pas tout préserver.

A travers le monde d'aujourd'hui, à travers nos voyages respectifs, on peut examiner comment la ville de Lisbonne a réagi à l'incendie du Chiado, comment la ville de Rotterdam a développé un renouvellement complet autour de son fleuve, un choix culturel très important pour réconcilier la population avec son fleuve, ou comment Lille, cette ville coincée au bout de la France, au moment où l'on perce le tunnel sous la Manche, au moment où le Traité de Maastricht ouvre les frontières, au moment où le TGV donne une triangulation très importante entre Paris, le reste de la France, la Grande-Bretagne et le Nord de l'Europe, va se positionner.

Le choix architectural et urbain d'EuraLille a été un choix très polémique : il y avait ceux qui voulaient préserver une prolongation de la ville dans une architecture néo-flamande et ceux qui voulaient marquer la rupture, ce qui a été le choix de Pierre Mauroy. C'était bien un choix culturel, c'était une manière de dire que la ville doit sortir de son histoire : la crise industrielle est passée, elle se lance dans une nouvelle période de son histoire. La candidature de Lille aux Jeux Olympiques de 2004 qui a finalement débouché sur « *Capitale européenne de la culture* » en 2004 a été très fortement marquée à l'époque par un autre choix culturel qui a été le partenariat public/privé. On ne peut pas comprendre ce qui s'est passé à Lille depuis une

vingtaine d'années si l'on ne prend pas en considération cet exceptionnel rapprochement qui a eu lieu entre le monde de l'entreprise avec sa vision de l'aménagement – une Chambre de commerce, ça gère des ports, des aéroports, des zones industrielles, etc. – et les responsables publics chargés de l'intérêt collectif.

On ne peut pas comprendre pourquoi Marseille a finalement réussi à gagner cette primaire française contre Lyon, Toulouse et Bordeaux si l'on ne prend pas en considération trois éléments-clés : premièrement, au début, la candidature de Marseille est venue du monde de l'entreprise, contrairement à ce que l'on pourrait penser vu de loin. Deuxièmement, elle a marqué de manière décisive sa réalité méditerranéenne. Souvenez-vous de Roncayolo qui dit que Marseille n'est pas une ville française mais que c'est la capitale d'un continent que l'on appelle la Méditerranée, donc une volonté de dire que dans la Méditerranée il y a des Arabes, des Algériens, des Marocains, des Tunisiens, des Libyens, des Egyptiens, la Méditerranée ce n'est pas seulement Gênes, Barcelone, Marseille ! Il y a la volonté de dire : nous prenons cette histoire comme étant une identité profonde. Troisièmement, c'est l'extraordinaire foisonnement de petites associations de toutes sortes qui sont aidées par les pouvoirs publics. Cela remonte à la période où Vigouroux était maire de Marseille et où il avait un adjoint à la culture qui était lui-même un acteur culturel (poète, musicien, etc.) qui a lancé l'idée que tout projet méritait soutien. Si vous avez un garage, vous créez une association avec trois copains, vous allez à la mairie demander une subvention et on va vous donner 2 000 euros pour un projet culturel autour de la musique, du théâtre, des marionnettes, du conte, etc.

Ce foisonnement s'est cristallisé à l'intérieur de la friche de la Belle de Mai dont le premier président était Jean Nouvel qui a apporté un coup de main décisif à cette friche qui regroupe cinq cents entreprises culturelles, la plupart ayant un seul employé, le promoteur lui-même. Autour de la friche de la Belle de Mai, il y a toute une série d'initiatives qui relient la culture et l'économie.

Trois idées pour terminer. J'aimerais tout d'abord savoir comment, à Montpellier, vous pratiquez le partenariat avec l'ensemble du secteur privé dans sa diversité. Je connais bien sûr le Festival de Montpellier, Montpellier Danse, le Musée Fabre, etc. Je propose ensuite, d'enrichir le concept de culture à travers plusieurs dimensions : la dimension culturelle du projet urbain, puis la dimension culturelle par l'art urbain et enfin la culture au service du développement urbain dans le monde de concurrence que nous vivons aujourd'hui. Enfin, troisième idée, il me paraît vraiment nécessaire de positionner les enjeux à une échelle mondiale en regardant ce qui se passe dans les autres villes du monde. J'ai entendu dire ce matin que Montpellier se métropolisait. Peut-être... Je n'en suis pas sûr. En tout cas, dans mon référentiel Montpellier n'est pas une métropole. Elle a peut-être un territoire en train de s'étendre mais une métropole dispose d'un aéroport international, c'est quand même la première règle. Montpellier a certainement une originalité à exprimer grâce à ses caractéristiques. Je vais employer cette expression latine que les urbanistes aiment bien qui est le *genius loci*, c'est-à-dire trouver dans l'identité de Montpellier et dans son histoire, son histoire longue, ses principales caractéristiques.

Pour terminer, je vais être un peu méchant et je vous prie de m'en excuser. Depuis le temps que j'entends parler de Port Marianne, je voulais aller voir ce qu'était ce port. J'ai vu et, franchement, je pense qu'il faut changer de nom. Deuxièmement, comparer l'avenue de La Mer à des Champs-Élysées, je pense que ce n'est jamais être allé sur les Champs-Élysées... Les Champs-Élysées, c'est plusieurs siècles d'histoire, un axe historique qui a façonné Paris au fil des siècles. Il ne faut pas faire de fausses comparaisons. De même que quand on dit que l'on va faire une Rambla, il faut analyser ce qu'est vraiment une Rambla : c'est un lieu tout petit où il y a une grande densité humaine au cœur d'un espace urbain extrêmement dense. On n'invente pas une Rambla comme ça n'importe où. J'aurais donc plutôt envie de dire :

voyageons, trouvons les bons exemples, les bonnes comparaisons et ne cherchons pas uniquement à faire comme Bilbao qui était une ville industrielle en pleine crise et qui a trouvé dans la culture et aussi dans le partenariat public/privé l'occasion de se donner une nouvelle jeunesse. Il y a mieux à faire que de se comparer à Bilbao et ce sera sans doute beaucoup plus intéressant.

Emmanuel Négrier

Préparez vos questions sur ce qu'est une métropole, sur ce qu'elle n'est pas, pourquoi Chambéry s'appelle Chambéry Métropole à l'échelle de l'agglomération, d'ailleurs...

François Duval qui représente l'Etat, l'Etat culturel français, s'est fortement appuyé sur les villes pour développer sa propre politique culturelle. La politique culturelle à la française, ce n'est pas le récit héroïque d'un Malraux qui se serait reproduit jusqu'à Jack Lang à l'échelle personnelle, c'est d'abord une administration qui a joué sur le partenariat le principe même de son intervention publique. Evidemment, quand la ville change, quand elle donne naissance à des Communautés d'agglomération, cela ne peut pas laisser François Duval indifférent.

François Duval, conseiller théâtre et danse à la DRAC Languedoc-Roussillon

On entend beaucoup parler de transfert de compétences et je pense que c'est intéressant de faire un petit retour en arrière pour remonter aux années 80. Dans les années 80, on peut dire que les maires des villes étaient principalement les moteurs des politiques culturelles, ce qui faisait d'ailleurs une relation Etat/ville relativement facile, dynamique. Aujourd'hui, on peut dire que le grand réseau – le réseau des grands théâtres, des maisons de la culture, des scènes nationales – s'est fondé sur une relation essentielle entre le maire et l'Etat, le ministère de la Culture. Dans cette relation duelle, les choses sont relativement simples. On peut ne pas « s'aimer » mais l'évolution est relativement simple dans le dialogue et dans la manière de construire les choses.

Dans les années 90, les Régions ont une place qui devient plus forte, plus structurée, elles deviennent un partenaire important qui entre dans ce dialogue, qui a son regard, qui a effectivement ses envies d'intervenir, de regarder les choses, parfois différemment que l'Etat, ce qui est normal. On a là une troisième voie qui tout à coup apparaît. Dans un même temps, les Conseils généraux aussi sont des partenaires qui sont actifs dans le domaine culturel, ce qui fait qu'au fil des années 90 on a comme ça une multiplication de partenaires qui font que la relation entre la ville elle-même devient plus complexe, plus multiple, et les projets culturels rencontrent des partenaires avec qui il faut discuter, avec lesquels on a parfois un regard différent. La multiplication des prises de parole, des regards sur les politiques culturelles se fait véritablement dans les années 90.

Dans les années 2000, on assiste à quelque chose d'intéressant par rapport à ce qui se passait avant, quand les collectivités inventaient, construisaient leur politique culturelle. Dans les années 2000, apparaît l'expression « transfert de compétences ». Je ne prends pas ici l'exemple de Montpellier mais on a souvent opéré des transferts qui ont fait que celui qui reçoit, tout à coup se voit doté d'équipements importants : un centre d'art dramatique national, une scène nationale, un opéra, etc., donc, tout à coup, on va gérer des établissements. La réflexion des politiques culturelles s'inverse : on ne parle plus d'une envie de politique culturelle ou d'une définition de politique culturelle, on part d'établissements que je reçois, et à partir d'établissements que je reçois, donc d'une histoire, d'un passif, je vais construire ma politique. On n'est plus exactement dans la même situation.

De l'autre côté, qu'est-ce qui se passe ? J'ai transféré, donc je n'ai plus. Je n'ai plus *a priori* la gestion de ces équipements qui, pourtant, ont été pour moi à l'origine de mon identité

culturelle. On a d'un côté une collectivité qui va devoir définir sa politique culturelle à partir d'éléments qui lui ont été transférés et, d'un autre côté, il s'agit de trouver une politique culturelle à partir d'établissements dont je ne dispose plus. L'enjeu, Nicole Bigas comme Mickaël Delafosse en sont suffisamment conscients, est tout aussi important pour ces deux collectivités. Pour l'Agglomération, il s'agit aussi d'essayer de ne pas rester sur la ville-centre car il y a trente communes dans l'agglomération ! Quand on regarde ces trente communes, laquelle vous vient à l'esprit pour dire qu'il y a là une identité culturelle propre à cette commune dans cette agglomération ? Je ne donne pas de réponse, je vous laisse choisir...

Cela veut dire que le problème principal de l'Agglomération est de définir une politique territoriale culturelle de manière à ne pas se retrouver complètement centrée sur la ville-centre. Pour la ville-centre, il s'agit peut-être de trouver une autre identité, de trouver d'autres interrogations. Dans ce sens-là, on peut constater, si je prends la danse contemporaine, que 90 % des compagnies professionnelles de la Région Languedoc-Roussillon sont à Montpellier. Cela donne déjà une identité de l'attraction de Montpellier dans ce domaine-là. Une des interrogations est certainement la place de l'artiste dans la cité, quels moyens, quelles réalités a-t-il ? Sinon, on risque d'avoir une politique soit d'établissement sur les scènes nationales, les centres d'art dramatique ou les opéras, soit une politique événementielle. Entre la partie événementielle, qui est nécessaire, et la partie structurelle, où se trouve l'œuvre créée par l'artiste et comment on peut l'accompagner dans son cheminement en utilisant les identités des uns et des autres ?

On est en 2010 et là s'ouvre un nouveau champ pour les collectivités d'une définition qui n'est pas uniquement par défaut mais d'une construction d'une politique culturelle sur un territoire où l'on doit se reposer des questions. On le voit bien, Montpellier est une ville qui a marqué fortement la politique culturelle sur cette région mais, aujourd'hui, on doit passer à une autre échelle.

Débat

Stephan Singer, animateur de projets participatifs

Je vous entends : la ville appropriée, la ville inventée, la dynamique d'innovation. Cela me renvoie à une pratique d'art qui n'est pas encore développée à Montpellier, c'est l'art de la rue, les lieux d'art éphémère à Marseille avec la friche de la Belle de Mai, Royal de Luxe à Nantes qui ont apporté une dynamique très forte. A Montpellier, je pense à l'EAI, 38 hectares en plein centre-ville. Je sais bien qu'aujourd'hui la question de la propriété et de la maîtrise d'ouvrage n'est pas tranchée mais cela laisse peut-être le temps d'imaginer un projet d'usage provisoire, pourquoi pas une sorte de laboratoire artistique pendant que les études sont menées. Cela pourrait également devenir un laboratoire de la ville de demain, non seulement dans l'activité culturelle mais aussi dans le développement urbain parce qu'il y a là l'enjeu incroyable de reconstruire 38 hectares de ville sur la ville pour en faire un modèle qu'on ne peut pratiquement plus faire dans d'autres villes en France. Ce projet pose la question du citoyen qui, dans ce contexte-là, pourrait être réellement acteur et se sentir concerné par l'avenir de sa ville et pas seulement être un consommateur des Champs-Élysées à Montpellier.

Mickaël Delafosse

Deux choses sur l'EAI. Nous, on aimerait bien que l'Etat nous cède l'EAI, c'est aujourd'hui la propriété du ministère de la Défense, pour un euro symbolique. Mme la maire de Montpellier a interpellé directement le ministre là-dessus parce qu'il y a là un immense enjeu de requalification urbaine. Un appel à idées a été lancé, ce qui a été une démarche assez

nouvelle, et il y a des choses qui ont été retenues et qui vont être présentées aux Montpelliérains pour discuter sur le devenir de ces 38 hectares. Evidemment, la culture occupe souvent une place dans les projets.

Est-ce que cette place à l'EAI doit ouvrir à des champs que sont les arts de la rue qui n'existent pas ou très peu à Montpellier ? Vous avez bien compris dans mon propos que dans la politique culturelle portée par la ville l'idée c'est de compléter ce qui existe déjà pour offrir la plénitude, la connaissance des arts, l'esprit, c'est ça l'idée à Montpellier, former l'honnête homme. Nous allons prendre le tournant de zones artistiques temporaires qui vont donner une place croissante aux arts de la rue, en tout cas à l'art dans l'espace public, y compris aux nombreux chorégraphes installés. L'un des enjeux est de mettre en dynamique le tissu culturel de la ville mais aussi d'inviter celui qui vient d'ailleurs. Et peut-être qu'un jour se posera cette question d'un lieu de fabrique collectif, l'exemple de la Belle de Mai est donné. Nous soutenons ici cinq cents associations culturelles, nous essayons d'être dans une logique de projet et d'aider ces énergies-là dans la ville pour répondre à la question que François Duval a très bien posée, à savoir la place de l'artiste dans la ville et comment il peut participer.

Nicole Bigas

Suite à ces Rencontres de la culture dont je vous ai parlé, des groupes de travail se sont constitués dont il est sorti une idée que l'on va probablement développer, un genre de festival de l'Agglomération. Nous allons travailler avec des communes autour de Montpellier, ce qui permettra de faire la jointure, pour mettre en place des arts de la rue parce que c'est peut-être l'un des éléments les plus faciles à faire déambuler, à faire partager, et faire jouer ce rôle culturel de proximité.

François Duval

Je vais mettre juste un petit bémol car, il y a encore trois ans, il y avait deux grands festivals des arts de la rue dans cette région, à Saint-Jean-de-Védas et Pont-Saint-Esprit, qui ont disparu. Cela rejoint une préoccupation sur la réflexion des politiques culturelles elles-mêmes et sur le fait que quand on lance un événement, de quelle réflexion est-il parti au départ ? L'idée est intéressante, bien sûr, les arts de la rue c'est intéressant, pourquoi pas du cirque ? Pourquoi pas les arts plastiques ?... Il y a une chose que l'on peut remarquer sur ce territoire c'est que l'on n'a pas vraiment de friches industrielles mais, en même temps, moi je rencontre régulièrement beaucoup d'artistes qui ont des projets dits alternatifs, certes avec des moyens qui sont ce qu'ils sont. C'est intéressant de se poser cette question-là mais je ne sais pas s'il faut y répondre en disant qu'il faut absolument des arts de la rue. Je n'ai pas la réponse.

André Bruston, sociologue-urbaniste

Je réagis à partir d'un travail qui a été fait pendant des années par le ministère de la Culture, le PUCA et le ministère de la Ville portant sur le thème « ville et culture » dans lequel nous nous sommes posé, y compris par rapport à Montpellier, un certain nombre de questions.

La première question d'un point de vue culturel était liée à ce que vous avez dit depuis le début en posant la question de la métropolisation, c'est-à-dire la croissance démographique. Qui dit croissance démographique disait clairement des immigrations, qui disait immigrations disait diversification des immigrations : des immigrations de l'extérieur au niveau national mais aussi des immigrations internes et par conséquent des problèmes d'apprentissage de la ville qui supposaient à la fois le débat sur les chocs culturels que représentent les apprentissages tant pour les jeunes que pour les moins jeunes dans la ville et qui supposaient par conséquent des circulations culturelles spécifiques. Toutes questions sur lesquelles on a essayé de travailler en passant notamment par l'approche du système scolaire, et il y a bien

d'autres manières de le faire. Mais on ne voit pas comment on peut traiter la question de la culture, culture à la recherche d'une dimension métropolitaine, en oubliant que les métropoles c'est en fait les allers-retours externes-internes et pas du tout les fonctionnements internes, et que si les allers-retours à Montpellier sont caractérisés fondamentalement par les immigrations ou les retours au pays, alors il faut y travailler quand on parle de culture. Sinon, je ne comprends pas.

Mickaël Delafosse

Il y a la segmentation des publics aussi, c'est-à-dire ceux qui fréquentent tel type de structures et pas forcément telle autre. Dans la diversité sociale de la ville, les jeunes, les anciens, les migrants de l'autre côté de la Méditerranée, quelle place occupent-ils ? Je pense au Festival Arabesques qui joue un rôle absolument incroyable de reconnaissance des cultures de l'autre rive de la Méditerranée, de l'Orient. Je pense aux Internationales de la Guitare qui ont présenté l'Opéra Rom, ce qui est plutôt une fierté, cela change du discours politique ambiant... Ce sur quoi nous devons travailler c'est sur la tension entre les 4 000 nouveaux annuels et ceux qui sont là depuis longtemps. Autour de la culture et du projet métropolitain, et donc de l'identité de Montpellier dans son acceptation positive, on peut créer du lien. Dans ces 4 000 migrants, 25 % viennent de l'Ile-de-France, donc sont réputés Parisiens dans un Midi qui parfois est en rejet ou en acceptation modérée par rapport à Paris. C'est un enjeu. C'est l'enjeu du patrimoine, c'est l'enjeu de l'appropriation d'une histoire, l'enjeu de la création, et puis c'est aussi façonner une identité autour de la qualité de vie, et l'offre culturelle procède de la qualité de vie. Sa diversité permet de créer des mobilités, donc des rencontres, donc du brassage. C'est aussi mailler les quartiers pour inviter les gens à les découvrir. Ce sont là quelques éléments de réponse, mais c'est un challenge !

Francis Ampe

La question d'André Bruston me permet de préciser ce que je disais sur Lille 2004 dans le rapport aux entreprises. Lorsqu'une entreprise s'implique dans un projet culturel en tant que partenaire, il faut évidemment qu'elle implique également l'ensemble de son personnel. Quand La Redoute, 10 000 emplois, s'implique dans Lille 2004, elle popularise le projet culturel, etc. Il y a l'apport financier qui est une chose, il y a le retour d'image qui est une deuxième chose, mais il y a surtout l'implication de l'entreprise par rapport à l'ensemble de son personnel qui permet pour le coup de toucher toutes les catégories de populations.

François Duval

J'adhère complètement à votre position. Il y a un rapport qui est resté un peu trop dans les tiroirs, c'est le rapport L'extrait qui date des années 2000 avec un exemple merveilleux qui est la Casa Musicale à Perpignan. Ce type de lieu, on en a beaucoup trop peu ! La Casa Musicale c'est un travail en profondeur et en permanent où il y a un brassage de cultures qui est extraordinaire.



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

POPSU Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

COLLOQUE DU 7 OCTOBRE 2010

MONTPELLIER

LA VILLE INVENTEE

RETRANSCRIPTION DES DEBATS

14h30 – 16h00 : Le périurbain métropolitain en émergence



Avec le soutien de :



Le périurbain métropolitain en émergence : mixité/mobilité/foncier. Regards croisés avec les autres métropoles

Jean-Paul Volle, Professeur émérite, Université Paul Valéry (modérateur)

Le périurbain est ce tiers espace ou ce quelque chose qui était indéfini, où finalement chacun ou chaque famille trouve réponse à un désir d'habiter et où, en tant qu'aménageur, en tant qu'urbaniste, on a des pensées autres parce que l'habité est certainement plus riche dans la conception que ce qu'il est dans la représentation des ménages.

Autour de cette question, une extension. On est partis de l'image de la métropole. Je pose l'hypothèse : le périurbain dans l'espace métropolitain n'a certainement ni la même tenue, ni la même signification, ni le même avenir que celui qui se développe autour des petites villes ou des villes moyennes. Ici, il doit faire l'objet d'une réflexion spécifique pour que la banalité se transforme en réponse à l'idée de métropole. L'idée de métropole, c'est riche. Ce périurbain est un espace de conquête, cela va de soi, il est une façon dont on a usé ou abusé de faire de la ville ou de la pseudo-ville, mais de rattachement à quelque chose : la ville-centre. Il est aujourd'hui l'expression d'un enjeu d'aménagement.

En ce sens, je voudrais poser à mes partenaires ici présents deux ou trois questions simples. Finalement, le modèle traditionnel de croissance périphérique est un modèle de diffusion, expansion, dispersion, mais il y a aussi l'extension très libre, c'est une consommation d'espaces, une ressource foncière que l'on a tendance à voir en épuisement ou en restriction. Qu'en est-il de votre préoccupation sur ce plan-là en termes de ressources foncières ? C'est ma première question.

Deuxième question : est-ce que la ville peut répondre, dans ses limites, à la satisfaction de ce besoin couramment exprimé par les ménages de trouver résidence hors les murs moins chère, plus facile peut-être ? Maison individuelle, on connaît le schéma. Est-ce que la ville peut trouver réponse à satisfaire par ses projets ce désir ? Question complémentaire : est-ce que la gestion collective d'un espace communautaire génère, lorsqu'on a produit un SCOT qui est réputé pour ses valeurs fondatrices, une attention spécifique, une façon de faire différente, la recherche d'un modèle qui serait une façon de concevoir un périurbain « newlook » ?

J'aimerais enfin que nos invités de l'extérieur se prononcent sur quelque chose qui est beaucoup plus dans une approche générale. Ce périurbain peut-il évoluer comme on l'envisage, ou comme je l'interroge ? Est-ce qu'il est porteur de sens nouveau, est-ce qu'on peut lui attribuer une façon d'être de la métropole, ou bien faut-il se satisfaire des approches traditionnelles, classiques, et continuer à produire ce qui se fait jusqu'ici de manière dominante ?

Yannick Tondut, directeur général délégué en charge du développement à la Ville de Montpellier

Je vais essayer de montrer les efforts que la Ville fait pour répondre à cette aspiration d'un certain nombre de ménages. Comme le disait François Ascher, même si cela ne nous arrange pas, nous qui fabriquons la ville, il y a dans une partie de la population une aspiration à avoir de l'espace et des contraintes économiques qui font que tous les ménages ne peuvent pas s'offrir la ville dense et sont donc renvoyés vers le périurbain. Nous avons pensé à

Montpellier qu'il était nécessaire de répondre dans le cadre du territoire municipal, donc au cœur de la ville, à ce besoin-là. Evidemment, nous développons d'autres opérations d'urbanisme qui visent à répondre à une demande qui est plus une demande urbaine : nous avons évoqué ce matin la ZAC du Nouveau Saint-Roch qui est la réponse la plus spectaculaire à une envie de vivre en centre-ville, mais on peut aussi parler du quartier de Port Marianne qui répond très clairement à une logique de ville dense.

On a pu constater pendant une longue période à Montpellier que la croissance de la population générale de la ville, de façon assez paradoxale, ne s'accompagnait pas d'une croissance de la population scolaire. Cela nous paraissait un indice du fait que les familles tendaient à quitter le territoire municipal, en tout cas pour beaucoup d'entre elles, une fois qu'elles avaient des enfants parce qu'elles ne trouvaient pas à s'y loger de façon satisfaisante. C'est de ce type de constat qu'est partie l'idée de la première de ces ZAC un peu nouvelles à Montpellier, la ZAC de Malbosc, qui visait à essayer de proposer un mode de vie qui répondait aux aspirations supposées des habitants qui avaient tendance à quitter la ville pour aller vers le périurbain en termes à la fois de densité perçue, d'échelle de construction, de proximité avec la nature et de prix.

L'enjeu pour nous était de réussir à faire venir ou à conserver sur le territoire montpelliérain cette population-là, tout en l'inscrivant dans une logique de ville durable, c'est-à-dire une accessibilité par les transports collectifs, de la mixité sociale (dont on sait qu'elle est loin d'être une caractéristique du périurbain), la présence de commerces de proximité dont on sait qu'elle est très liée à la densité, donc une densité relativement élevée – un peu moins élevée que ce que l'on peut développer à Port Marianne ou sur le Nouveau Saint-Roch mais néanmoins beaucoup plus élevée que celle du périurbain –, enfin le maillage par les espaces publics qui est un des points faibles bien connu de l'urbanisme de lotissement. La mission était de réaliser cette synthèse et de le faire à un coût compatible avec les ressources des ménages modestes et des ménages de la classe moyenne.

Trois ZAC répondent à ce schéma-là, ce sont celles que l'on a développées dans l'ouest de la ville, profitant des réserves foncières encore relativement importantes que Montpellier possède et au contact avec la nature, ou en tout cas avec des espaces non bâtis, notamment agricoles. La ZAC Malbosc est presque achevée pour ce qui concerne sa première phase, la ZAC Ovalie est en pleine phase de construction et la ZAC des Grisettes commence tout juste.

La ZAC Malbosc est construite dans un site qui n'est a priori pas facile, à proximité de l'ancienne ZUP de La Paillade, dans le quartier de la Mosson, au nord-ouest de la ville sur 38 hectares. Elle a deux atouts maîtres : la desserte par le tramway (la ligne 1 était déjà en place quand la ZAC a commencé à sortir de terre, donc une bonne simultanéité entre l'arrivée des transports collectifs et le développement urbain) et un grand parc, le parc Malbosc, réalisé sur des terrains qui étaient pour la plupart des friches agricoles. L'architecte urbaniste en chef de la ZAC est François Kern.

C'est un terrain qui est en pente avec un urbanisme en gradins qui permet d'avoir des hauteurs qui décroissent au fur et à mesure que l'on monte sur la pente. Les hauteurs sont globalement assez faibles avec une emprise au sol relativement importante mais le travail de l'urbaniste a cependant permis de faire en sorte que ce soit un quartier assez aéré.

Avec un peu de recul, on peut dire que l'on a atteint la cible fixée. D'une part en produisant dans cette ZAC des logements à des prix relativement maîtrisés ; cela a été particulièrement vrai dans les premières années de la ZAC, au moment où elle se lançait, où ont pu être commercialisés des logements en accession à la propriété à des prix beaucoup plus bas que ceux que l'on peut constater par exemple à Port Marianne. Cette offre nouvelle a rapidement rencontré sa demande.

Il y a également une grande diversité typologique qui est notamment liée à ce parti pris d'urbanisme en gradins. C'est une des ZAC où l'on a recommencé à faire de l'habitat individuel en bande, compte tenu de la densité que l'on s'était fixée. Avec le recul, on peut dire que cette ZAC a rencontré son public. L'offre s'est très bien écoulee alors qu'au départ les promoteurs pensaient que ce quartier serait difficile à vendre. Aujourd'hui, ils sont tous très satisfaits des opérations qu'ils ont pu réaliser dans la ZAC Malbosc. On constate d'ailleurs à la revente que les gens qui avaient pris le risque d'être parmi les premiers acheteurs font de belles plus-values en revendant les logements, ce qui est toujours un signe de succès.

Je vous parlais tout à l'heure des populations scolaires. La Ville a une préoccupation majeure sur cette ZAC, c'est à la fois une très bonne et une très mauvaise nouvelle, car on en est au troisième groupe scolaire construit (deux sont en service, la construction va démarrer pour le troisième) alors que l'on n'en avait prévu qu'un au départ. Cela veut dire que nos modèles habituels, selon lesquels on estimait la population scolaire sur un quartier sur la base de ratios habituels et de l'expérience des autres ZAC, n'ont pas du tout fonctionné à Malbosc où l'on a eu besoin de beaucoup plus de classes que dans d'autres ZAC. Cela veut dire que ce public familial a trouvé en termes de typologies de logements, en termes de qualité de vie, en termes de niveaux de prix, une réponse à ses attentes. C'est aussi pour nous une source de difficultés parce que cela pèse sur le bilan de la ZAC, mais c'est aussi la sanction de la réussite de ce modèle.

Une autre difficulté est la gestion du stationnement, du fait d'un rapport à la voiture qui est différent de celui des autres ZAC : les habitants ont tendance à vouloir garer leur voiture devant chez eux, ont du mal à aller dans les parkings souterrains. C'est un rapport à la voiture que l'on aimerait faire évoluer mais qui est caractéristique du périurbain et qui est donc un signe qu'on touche bien la même population. Par ailleurs, c'est un quartier très fortement approprié par ses habitants, ce qui est une des heureuses surprises de cette ZAC. Il a « pris » plus tôt que les autres, et l'on a vu se constituer des associations d'habitants à la fois très attachées à leur quartier et très revendicatives. On a vu des activités sociales se développer plus vite qu'ailleurs, on a d'ailleurs dû construire assez vite une maison de quartier pour répondre à cette demande d'activités culturelles et de loisirs. C'est un quartier où il y a une vraie vie qui s'est développée et, de ce point de vue-là, c'est une réussite.

Depuis quelques années maintenant, il y a à Montpellier une logique d'accession aidée. Nous imposons aux promoteurs à travers l'action de la SERM, l'aménageur, une péréquation entre les logements qui permet de sortir des logements en primo-accession, bien sûr sous condition de ressources, à 2 400 euros le mètre carré quand les prix du marché s'envolent allègrement au-delà de 3 000 euros à Malbosc et peuvent même monter jusqu'à 4 000 euros à Port Marianne. Cela suppose un gros effort de l'aménageur, des promoteurs et, derrière, de la Ville pour offrir une fraction significative de logements à prix moins élevés. Plus récemment nous nous sommes inscrits, malheureusement pour peu de temps parce que ce dispositif disparaît, dans la logique du prêt Pass foncier qui est également une réponse intéressante en termes de logements accessibles.

La ZAC Malbosc c'est 2 100 logements (1 100 collectifs, 600 individuels superposés et 400 individuels avec jardin) avec une densité de 58 logements à l'hectare. On atteint quasiment 100 logements à l'hectare dans les ZAC de l'est, par exemple à Port Marianne, mais c'est quand même beaucoup plus dense que du périurbain à cinq logements par hectare.

La ZAC Ovale s'étend sur 32 hectares avec également un grand parc pratiquement à la même échelle que la partie urbanisée. C'est un rapport intéressant mais qui représente un effort important en termes de dépenses pour la collectivité.

Cette ZAC a une particularité, qui est d'avoir démarré avant que le tramway n'arrive avec la ligne 5. On a senti, pendant la courte période de la crise immobilière, que c'était celle qui souffrait le plus, peut-être du fait de cette absence de desserte lourde par les transports collectifs. Par contre, elle a une identité forte autour d'un stade de rugby, un bel équipement métropolitain. Elle fonctionne aujourd'hui très bien et rencontre elle aussi un vrai succès avec des prix que l'on a réussi à maintenir à des niveaux relativement modérés et des formes urbaines de qualité, peut-être plus classiques que la ZAC Malbosc : ce sont de grands îlots avec des cœurs d'îlot verts. Nous en sommes à peu près à mi-parcours dans son développement. L'architecte est Nicolas Lebunetel.

Quant à **la ZAC des Grisettes**, sa particularité est le développement d'un des concepts du SCOT qui est le concept d'agriparc. C'est une volonté de concilier une agriculture économiquement viable à proximité de la ville avec des usages urbains liés à la promenade, au pique-nique, etc. C'est l'agriculture rendue accessible aux urbains. Elle est desservie par la ligne 2 du tramway. Son aménagement fait la part belle aux logements en bandes qui s'articulent autour de grands mails piétons avec une Rambla qui débouche sur un grand espace vert : le Mas Nouguier. Le cabinet Dubus Richez a fait un travail de composition urbaine assez intéressant qui a permis de gérer une densité relativement élevée, 75 logements à l'hectare, dans des formes qui répondent sans doute aux attentes d'une partie de la population en termes d'échelle. Un grand parking d'échange a vocation à accueillir dans le futur des programmes de bureaux. Les parkings seront mis en sous-sol et, lorsque le marché le permettra, il y aura des programmes de bureaux particulièrement bien desservis qui pourront se développer sur ce site-là.

Voilà ce que je pouvais dire aujourd'hui sur la tentative de réponse de la Ville de Montpellier à cette problématique des attentes des « périurbains ».

Jean-Paul Volle

Si la ville produit de la forme urbaine en réponse à un désir d'habitat ou un désir de ville, comment la Communauté d'agglomération propose-t-elle des réponses à une question qui interroge non seulement l'habitat mais la mobilité ? On a vu ce qu'il en était en termes de réseaux de tramways mais je voudrais aller un petit peu au-delà et vous interroger sur ce rapport qu'on a fixé comme cadre de réflexion. Finalement, y a-t-il réponse à la mise en œuvre d'une mobilité partagée dans le projet ou les projets que la Communauté d'agglomération peut porter sur les communes hors Montpellier ?

Yves Nurit, directeur général adjoint des services à Montpellier Agglomération

Juste avant de parler de la mise en œuvre du SCOT qui est notre sujet aujourd'hui, je voulais juste dire deux ou trois mots de rappel presque historiques sur la formation du périurbain autour de Montpellier pour savoir de quel périurbain on parle.

La première phase, qui est toute récente ici compte tenu de la croissance démographique à laquelle on a affaire, nécessite de bien rappeler que le périurbain jusque dans les années 80 était sur la ville-centre. La problématique du POS de l'époque, en 1985, a été la même que celle du SCOT, à savoir mettre une limite à la ville – le POS avait déclassé 1 000 hectares de zones à urbaniser en zones naturelles. Mais ce périurbain était en train de se former sur le territoire même de la commune à l'époque, on en a les premières traces le long de l'avenue de La Pompignane, par exemple, avec l'habitat individuel. Mais souvenez-vous que le quartier d'Antigone pour sa moitié c'était de la friche qui était en train d'être conquise par des implantations libres. Sous l'actuel Hôtel d'Agglomération, on avait une entreprise qui était la limite de la ville. C'est cette action forte de maîtrise de ces terrains disponibles juste à l'extérieur du tissu urbain par un outil qui était le POS qui a permis que l'on puisse

« dérouler » dans les années qui ont suivi jusqu'à aujourd'hui le projet urbain de la ville qui a encore une capacité de développement d'environ dix à quinze ans.

Ça, c'était la phase jusqu'aux années 80 avec le frein mis à une situation de libre urbanisation mais dans un contexte culturel où, sur la ville-centre, il fallait faire admettre, ce qui n'était pas évident à l'époque, une organisation urbaine fondée sur les transports en commun, la mixité sociale, le développement durable et puis une certaine densité. A l'époque, on pensait que l'on ne pouvait pas faire que du collectif dans la ville-centre, même du collectif adapté, et c'est la raison pour laquelle on avait laissé faire de l'individuel à l'ouest.

La deuxième phase a été l'explosion des villages tout autour de la ville-centre, c'est le grand territoire de l'agglomération actuelle. Ces villages-là ont explosé en tache d'huile sous forme de lotissements horizontaux. Le SCOT de 2006 y a mis un frein en définissant des limites à la ville de demain fondées sur une analyse fine du paysage.

La troisième phase a commencé aujourd'hui. La plus forte croissance démographique dans ce département n'est plus sur l'agglomération et sur le littoral comme c'était le cas ces dernières années, elle est maintenant au centre du département dans le triangle de Ceyras, Gignac et surtout Clermont L'Hérault. On a là un fait urbain essentiel qui est en train de se dérouler sous nos yeux aujourd'hui. Le vrai périurbain, ce sont les gens qui sortent de l'agglomération pour aller habiter à 30 kilomètres de la ville-centre, avec des taux de croissance encore plus importants que ceux que l'on connaît aujourd'hui sur notre agglomération – dont la moyenne de taux de croissance est déjà de 1,5 %. C'est le long des deux autoroutes que ça se passe, et l'A750 ne vient d'être achevée que cet été. Puis il y a les mouvements pendulaires, ce sont les gens qui habitent à l'extérieur de Montpellier et qui travaillent dans l'agglomération ou près de la ville-centre.

C'est l'élément historique qui est en toile de fond de tout ce que l'on peut dire. Pourquoi je veux rappeler cela ? Parce que notre démarche est marquée par l'histoire du projet urbain, la mise en œuvre du projet urbain que la ville et le district de l'époque avaient pu dérouler principalement sur le territoire de la ville-centre et puis sur les quelques communes de la première couronne. Finalement, la démarche que l'on a appliquée est profondément une démarche de collectivités qui maîtrisent leur urbanisation en se fondant sur des grands équipements qui sont à Montpellier préalables à l'urbanisation. Ce sont fondamentalement les grands équipements environnementaux. Il ne faut pas oublier que depuis une trentaine d'années, la maîtrise de l'eau est au cœur du système de maîtrise de l'urbanisation : la ressource en eau, la distribution en eau – après la Ville, l'Agglomération a acquis la compétence au 1^{er} janvier dernier –, la lutte contre les inondations, le soutien au débit d'étiage du Lez. Il y a également les déchets ainsi que l'assainissement avec un schéma directeur assez coûteux qui est en voie d'achèvement. Ça, c'est le préalable.

Le deuxième élément sur lequel je ne m'étends pas, il sera traité dans la table ronde suivante, ce sont les équipements culturels, sportifs, le tourisme d'affaires, etc. Le troisième élément est bien entendu l'économique. La culture et les grands équipements ont précédé l'économique mais l'économique est l'armature à partir de laquelle on forme la structuration du territoire. Il y a enfin les transports qui sont la structure spatiale sur laquelle on va organiser le développement de l'agglomération, le SCOT l'a prévu ainsi.

Je n'aurais rien dit si je m'étais arrêté uniquement à ce point-là car l'âme du projet c'est le projet. Ce qui est essentiel pour nous c'est non pas de faire la ville pour la ville, ce serait assez facile avec le taux de croissance démographique qui est le nôtre et le nombre de logements qu'il faut accueillir (5 000/an) sur le territoire. Ce serait assez simple de faire du quantitatif pour du quantitatif mais ce serait désastreux en termes de résultat. Le projet c'est de travailler à partir du tramway, à partir des pôles d'échange TER, de réfléchir à la ville que l'on est en

train de faire avec un esprit à chaque fois différent suivant les différents quartiers sur lesquels on travaille. Ceci est pour nous fondamental.

Quand on est sur la route de La Mer, la thématique essentielle c'est la reconquête d'un tissu commercial existant en injectant des logements le long du tramway, ce qui va permettre de faire une ville, pas une ville pour une ville mais une ville qui va dialoguer avec la Petite Camargue qui vient s'emboîter avec la ville existante. Quand on est sur le quartier de la future gare TGV, bien évidemment on a là une autre thématique cible sur les déplacements sur laquelle on est en train de réfléchir. Quand on est à Castelnau autour du Pôle régional de gérontologie, on est immergé dans des questions essentielles et passionnantes de l'intergénérationnel sur un quartier qui sera profondément mixte de ce point de vue-là, avec en plus une dimension environnementale que la commune souhaite développer de manière particulière. Quand on est à Baillargues, autour d'un pôle d'échange TER avec un plan d'eau qui au départ n'est qu'un bassin de rétention et qui sera au final un plan d'eau ludique, on retrouve une vraie thématique qui va permettre qu'autour de Montpellier, quand on n'est plus sur la ville-centre, on puisse avoir un intérêt réel à habiter – ce n'est pas toujours une centralité mais, en tout cas, qu'il y ait des quartiers qui aient une identité, une âme, c'est-à-dire rien d'autre que ce que l'on avait essayé de faire à l'époque sur les différents quartiers de Port Marianne, c'est essentiel.

Enfin, sur ces méthodes que l'on s'apprête finalement à transposer depuis la ville-centre vers l'agglomération, il y a cette gouvernance intégrée avec des outils. Des outils réglementaires qui ne sont que des outils réglementaires, mais au service du projet d'essayer de maîtriser le développement de la ville.

Mais une fois que j'ai dit ça, c'est-à-dire que l'on essaie de transposer ce qui a pu marcher à un moment donné, on sait qu'on est un peu à la limite de ces outils-là lorsqu'on est sur un territoire pluri-communal car l'Agglomération n'a pas la main sur les PLU. C'est comme ça. On a pu espérer que les évolutions législatives récentes allaient pouvoir mettre un peu plus de cohérence là-dedans mais ce n'est pas le cas et sans doute sommes-nous repartis pour encore plusieurs années avec quasiment les mêmes outils.

Cette limite, je la perçois à plusieurs niveaux. Le premier c'est le cadre institutionnel avec l'éclatement des compétences. Dès que l'on veut faire de l'aménagement et que l'on n'est pas en Communauté urbaine, c'est une limite avec laquelle il faut faire et du coup c'est plus compliqué. Mais, aussi, la volonté de faire du projet urbain peut échapper à un moment donné compte tenu des différences culturelles qu'il peut y avoir. N'oubliez pas que, même à Montpellier, au départ du projet urbain on pensait qu'il fallait faire du lotissement individuel pour que la ville soit supportable. Vous imaginez donc bien qu'aujourd'hui, avec des communes qui ne connaissent quasiment pas de collectif, la question est encore plus prégnante.

Mais pour moi la limite principale est la limite foncière, c'est celle sur laquelle on butte beaucoup aujourd'hui. Le SCOT a seulement été approuvé en 2006, c'est tout récent, or le foncier est quelque chose qui se prépare quinze ans à l'avance. Par exemple, les terrains sur lesquels Port Marianne s'urbanise ont été achetés pour la plupart dans les années 80 et 90. Aujourd'hui, on met en œuvre un SCOT dans des secteurs sur lesquels on n'a pas de foncier. C'est une vraie difficulté. En plus, le contexte ne nous aide pas, il y a la hausse énorme du marché immobilier, les prix fonciers grimpent, on peut considérer qu'ils ont été multipliés au moins par trois ou quatre depuis un peu plus de dix ans. En plus, les ZAD que l'on a pu mettre en place ne produisent pas aujourd'hui beaucoup de foncier public, tout simplement parce que les propriétaires sont attentistes, ils attendent que la ville se fasse, que le projet annoncé puisse se faire sur leur terrain.

Je voulais profiter de cette rencontre pour insister sur un point qui me paraît particulièrement inquiétant, c'est l'évolution du droit de préemption qui fait l'objet en ce moment de réformes et qui passe complètement à côté du débat national. Je ne sais pas si vous êtes au courant mais dans la loi sur le Grand Paris une réforme des ZAD est passée au mois de juin qui limite leur durée et qui modifie de nouveau le prix de référence en ZAD. Donc les quelques outils fonciers sur lesquels on peut s'appuyer sont aujourd'hui mis à mal. Demain, dans une loi de simplification du Code de l'urbanisme, on nous dit que le DPU va être remis en cause, comme toujours pour des raisons de simplification administrative. Mais le résultat c'est que les agglomérations, notamment celles qui sont dans des contextes de pression foncière très forte, peuvent être fortement en difficulté. En l'occurrence, aujourd'hui sur les zones de développement du SCOT, on a environ 2 à 4 % de maîtrise foncière. Cette question est donc tout à fait importante.

Elle est également prégnante parce que pour les petites communes, qui ont pour la plupart entre 3 000 et 7 000 habitants, 15 000 pour les plus grosses, la traduction d'intervention foncière qui est indispensable à la réalisation des zones stratégiques d'aménagement prescrites par le SCOT est difficilement envisageable dans le cadre des budgets communaux. Le plus souvent c'est par le biais du foncier que les lotisseurs arrivent à se positionner. Quand on parle de Montpellier, on a toujours l'image de la SERM associée à la Ville et à l'Agglomération mais le plus grand aménageur, celui qui aménage le plus de foncier dans l'agglomération c'est un lotisseur constructeur. Il n'est pas question que chacun n'ait pas sa place dans l'urbanisation mais les conditions de la maîtrise des zones les plus stratégiques de l'agglomération doivent absolument être préservées.

Le dernier élément est le marché de l'immobilier. C'est quelque chose qui est encore devant nous. Sur les premières ZAC mixtes à dominantes résidentielles en collectif que l'on va engager sur l'agglomération, comment les futurs accédants à la propriété vont-ils réagir alors qu'ils auront le choix – à Montpellier, ils n'ont pas le choix – entre des produits purement individuels et des produits collectifs ? Je ne sais pas aujourd'hui répondre à cette question mais c'est l'interrogation que nous renvoient nombre de promoteurs et à laquelle il va bien falloir répondre. Je me doute que l'on ne sera pas exactement dans la même économie que celle de la ville-centre.

Comment faire ? Les réponses sont multiples mais il y a deux ou trois éléments qui me semblent essentiels : c'est un peu plus d'Agglomération à certains endroits essentiels. Pour nous, avec le SCOT il y a treize pôles stratégiques d'intérêt communautaire et là-dessus il faut que l'Agglomération arrive à prendre la main. C'est ce que l'on est en train de faire, notamment en prenant l'initiative de création de certaines ZAC en phase avec les communes.

La deuxième chose c'est de trouver des leviers pour arriver à avancer. C'est l'exemple de la route de La Mer. Il me semble que la plupart des leviers que l'on peut trouver sont autour de la ville durable de demain et sur la façon d'inventer une nouvelle manière de faire la ville. Si l'on vient dans ces communes-là uniquement avec la volonté de reproduire la ville telle qu'on l'a déjà faite, là on est sûrs de se tromper. Il faut essayer de trouver des formes urbaines nouvelles, des quartiers qui arrivent à jumeler à la fois un environnement agréable que les habitants sont venus chercher à l'extérieur de la ville-centre et des services autour des transports en commun. Il faudra inventer, retravailler et réfléchir sur les mobilités, la performance énergétique, les services de demain, la ville numérique, de façon à donner aux communes, aux élus et aux populations une envie de ville. C'est pour moi fondamental.

Jean-Paul Volle

On vient de voir comment on se trouve confrontés, avec des outils, à une volonté de transformer quelque chose ou de mieux s'insérer dans un désir nouveau. Comment l'opérateur SERM trouve-t-il des armes pour faire avancer les pensées qui structurent certainement l'idée de la ville qui se fait de manière différente ?

Thierry Laget, directeur de la SERM

Le périurbain c'est un peu comme le tour du monde à la voile : tout le monde a envie de réaliser la maîtrise du périurbain, sauf que je connais peu de gens qui soient allés jusqu'au bout. On a l'impression qu'aujourd'hui on partage à peu près le diagnostic, on partage les valeurs qui font qu'à un moment des choses peuvent basculer. Je crois que l'analyse des SCOT, celui de Montpellier en particulier fait appel à un processus d'aménagement mis en place par l'Agglomération. Reste que, à un moment, il faut passer à l'acte avec des complexités qui méritent un développement.

Le diagnostic est aujourd'hui assez partagé. Mais il faut quand même admettre, et c'est encore plus vrai sur la deuxième couronne, qu'il y a un décalage entre les discours sur la densité, la consommation d'espace et puis la réalité. Puis, y compris sur le discours sur la densité, pourquoi on irait se presser les uns contre les autres alors qu'on sait que la densité en France est deux fois moindre qu'en Italie, qu'en Allemagne ou qu'en Angleterre ? Il y a cet élément dont on connaît les ressorts qui ont été maintes fois mis en évidence avec l'effet de l'automobile, l'effet des grandes infrastructures sur les villes, l'effet de la consommation résidentielle foncière, l'effet des grands centres commerciaux qui arrivent à des secteurs qui sont des secteurs de ville enclavés. Nous sommes dans un modèle où ce mode de ville porte en lui sa propre accélération : plus la ville se fractionne et plus on a besoin de voiture, plus on utilise la voiture, plus grande est la consommation d'espace.

Comment inverser ce modèle ? On a peut-être une chance historique parce que dans les années 70-80 cette consommation d'espace est allée plus vite que la société et les mentalités. Aujourd'hui, il y a la prise en compte d'un certain nombre de préoccupations et il y a cette envie d'urbain, cette envie de ville qui fait qu'on est peut-être à un moment où les besoins et les aspirations sociales ont basculé – les villes ne sont finalement rien d'autre que le reflet et la traduction d'un certain nombre d'aspirations sociales –, ce qui fait que c'est peut-être la société ou un certain nombre d'aspirations, et on peut l'espérer l'envie d'urbain, qui vont plus vite que la consommation d'espace. C'est comme cela que l'on peut essayer de répondre : c'est sans doute sur ces bases qu'il faut construire sur le périurbain un urbanisme des modes de vie qui fait que l'on habite quelque part, que l'on travaille ailleurs, on traverse d'autres communes, on a ses loisirs ailleurs, on vote là où l'on dort. En tout état de cause, on sait que l'on va avoir sur le périurbain une ville qui est une ville diverse avec des lieux sur lesquels il faut essayer de faire coexister un certain nombre de fonctions urbaines et de mettre en relation avec des transports qui soient durables.

La réponse, cela a été dit, je pense qu'elle est avant tout dans le projet. Mais quel type de projet ? C'est sûr, on ne fera pas les bases de cette ville sur le périurbain par rapport à des éléments de projet qui sont les bases de la ville d'hier ou d'avant-hier. On n'est plus sur le zonage, on sait aussi que le périurbain n'est pas l'urbain avec de plus grandes échelles. Non, cela appelle des réponses très spécifiques et un certain nombre d'éléments peuvent être donnés. Je vais illustrer cela avec la question des mobilités sur le périurbain où l'on voit qu'il faut apporter des réponses spécifiques. On sait aujourd'hui que des lignes de transport collectif comme la troisième ligne de tramway (qui fait quand même plus de 20 kilomètres), des busway comme on en a à Nantes ou des bus à haut niveau de service sont des lignes de

transport qui offrent un double avantage : un mode qui va permettre d'aller de la périphérie au centre rapidement sans faire de détours, donc un service de transport rapide – la troisième ligne de tramway a la particularité d'avoir des inter-distances de station qui sont de plus d'un kilomètre, contrairement à la ville où elles sont de 400 ou 500 mètres –, puis autour des pôles d'échange essayer d'articuler des points nodaux qui sont des lieux de projet mis en relation par un système de transport collectif. On voit que ce type de réponse ce n'est pas la réponse homothétique de la ville-centre, on est sur des modes de faire qui sont propres au périurbain.

Au niveau des valeurs du périurbain que l'on retrouve dans un certain nombre de documents dont le SCOT de Montpellier, on est sur des idées de ville passante, c'est-à-dire que l'on y va à pied autour des transports collectifs : on retrouve des fonctions élémentaires et on construit ce qui aujourd'hui fait urbanité dans le projet. On est sur des villes qui sont mises en liaison, des villes connectées. Nicolas Roubieu avait trouvé la formule suivante : « *La ville en bas de chez soi, la métropole au bout du tramway* ». C'était cette idée de double échelle de projet, toujours avec cette compréhension à plusieurs échelles. Jean-Pierre Moure a parlé ce matin de cette idée de ville-nature que l'on retrouve dans le projet d'Ecocité, c'est-à-dire comment on construit avec des éléments de grand paysage. Et puis sans doute, c'est le cas sur l'avenue de La Mer, sur les éléments de commerce, une notion de ville recyclée où l'on n'a pas de grandes friches industrielles. Je ne sais pas si c'est un avantage ou un inconvénient quand on voit certains projets ailleurs, mais en tout cas sur l'avenue de La Mer on a une requalification à avoir sur ces aspects commerciaux.

Après, c'est la question de ce que fait un aménageur là-dedans. Je crois qu'il y a un premier élément qui est cette notion de maîtrise publique des opérations qui n'est pas toujours effective et qui l'est sans doute encore moins en deuxième couronne. Il apparaît nécessaire, pour avoir des formes urbaines maîtrisées, des qualités de projets, d'essayer de promouvoir des modes de réalisation qui soient des modes de réalisation concertés de l'aménagement. Il y a une méthode qui a été prise et qui mérite d'être signalée dans le cas de Montpellier, c'est qu'il y a un dispositif un peu global d'aménagement à la suite du SCOT qui n'a pas été vu uniquement comme un élément de planification mais véritablement comme un document qui ouvre sur l'urbanisme opérationnel avec des séquences : le SCOT identifiant en quelque sorte les secteurs de développement en donnant des limites. En deuxième étape, il y a un certain nombre d'études urbaines, une vingtaine, qui se sont opérées sur les sites stratégiques de projet. Puis la compatibilité active, on l'a appelée comme ça dans les PLU, c'est-à-dire comment on retrouve l'encadrement réglementaire que l'on a pu mettre dans le SCOT dans le cas des PLU. Après, il y a ce passage à l'urbanisme opérationnel qui peut venir compléter.

L'apport des aménageurs dans ce cadre d'urbanisme opérationnel est nécessaire à la construction de cette nouvelle forme de ville parce qu'on est en face d'un certain nombre de complexités, dont la complexité foncière. Il est bien évident que cette question se pose complètement différemment dans la ville-centre et dans les villes périphériques pour de multiples raisons d'anticipation, y compris de capacité d'engagement politique qu'ont les communes de manière assez différente en fonction de leur taille. C'est une réelle difficulté. Aujourd'hui, on sait bien qu'il n'y a pas de politique d'aménagement sans politique foncière et, inversement, si l'on n'a pas de politique foncière, on ne sait pas mettre en œuvre des politiques d'aménagement public. On a donc à rattraper sur la périphérie un retard que la ville de Montpellier avait largement anticipé depuis plusieurs années.

Là-dedans, le métier d'aménageur c'est d'abord un métier qui consiste à concevoir des projets de ville, de quartiers agréables plus que des projets immobiliers en tant que tels. C'est être le passeur entre cette ambition de projet que l'on peut mettre de manière générale dans des projets de planification et leur réalisation dans le cadre de projets. Et puis, surtout, c'est un métier d'assembleur parce qu'on ne fera le périurbain, comme on fait les projets sur la ville-

centre, que dans un réel partenariat avec un certain nombre d'opérateurs. Et sans doute même que les opérateurs seront encore plus larges sur le périurbain que sur la ville-centre, et sans doute que la complexité, le montage, le cas par cas, le sur-mesure sont aujourd'hui une des difficultés auxquelles doit faire face un aménageur public.

S'agissant de la SERM, nous avons des modes d'intervention aujourd'hui complètement différents suivant les communes de l'agglomération. Nous avons des montages les plus adaptés possible à des contextes assez différents, d'où la capacité de monter des projets financiers complexes adaptés. C'est un des vrais sujets que peut avoir aujourd'hui un aménageur public dans le montage de dossiers sur le périurbain.

Jean-Paul Volle

On a bien senti l'effort que représente le souci de restructurer ou de répondre à quelque chose de nouveau mais également le fait que ce périurbain se développe à l'extérieur, en souhaitant simplement que ce qui est conduit ici sous l'angle du périmètre du SCOT puisse un jour servir de modèle à d'autres. Mais le combat est loin d'être gagné...

Comment nos deux invités mesurent-ils le discours qu'ils viennent d'entendre et qui, à notre échelle, est certainement révélateur de l'émergence d'un vocabulaire jusque-là pratiquement inconnu ? Comment réagissez-vous à ces questions soulevées par le périurbain ici et ailleurs ?

Jean-Charles Castel, chef de groupe « observation urbaine », CERTU Lyon

Je suis tout à fait en phase avec votre question, à savoir comment le modèle du SCOT à l'intérieur de l'agglomération va pouvoir avoir une influence sur ce qui se passe à l'extérieur. Je viens ici un peu comme Francis Ampe ce matin vous apporter un point de vue extérieur, un point de vue national, partiellement européen, partiellement international.

L'INSEE a établi un mode de calcul précis de l'espace périurbain : ce sont les communes qui sont à l'extérieur de l'agglomération et qui participent quotidiennement à l'interdépendance économique avec l'agglomération, en particulier avec la mobilité domicile-travail. En France, le périurbain représente en gros 20 % de la population. Il faut commencer par dire que les agglomérations représentent 60 % de la population française et donc que les politiques des agglomérations sont parfaitement justifiées parce que le vrai poids-lourd dans la démographie et la stratégie, c'est les agglomérations. Au-delà, on a l'espace périurbain et l'espace rural qui représentent chacun à peu près 20 %.

Quand on regarde les politiques publiques en France, on voit qu'elles sont centrées soit sur les agglomérations – on favorise les logiques d'agglomération, la coopération d'agglomérations, l'intercommunalité, etc. –, soit sur le rural : on aide le développement rural en difficulté. Le périurbain, personne ne l'aide, personne ne veut en entendre parler.

Le problème du périurbain c'est qu'il s'étend de plus en plus et que maintenant il se mélange avec le rural, ce qui fait qu'aujourd'hui les communes périurbaines profitent des dispositifs juridiques et économiques favorables au développement rural. Faire du développement rural ou périurbain, c'est aujourd'hui à peu près la même chose. Il faut bien être conscient de ça.

Le problème que pose le périurbain aux agglomérations est que cet espace présente le développement démographique le plus dynamique... Et plus on va loin dans le rural, plus on va loin dans les franges périurbaines, plus le taux de croissance est fort. Ces taux s'appliquent sur des volumes peu importants mais cela produit néanmoins une certaine inquiétude en raison de la forte vitalité de ces territoires.

On a un vrai problème juridique lié à la tradition de l'homogénéité normative française qui fait qu'on fait des outils pour tout le monde. Tout le monde doit avoir un SCOT, tout le

monde doit avoir un PLU, un PLH, tout le monde doit être capable de calculer son bilan CO₂, tout le monde doit être capable de calculer ses risques d'inondation, etc. Sauf qu'on a des agglomérations avec des moyens énormes, des ingénieurs, des techniciens, et puis on a des petites communes périurbaines peu dotées de moyens techniques et humains. Aujourd'hui, le taux de croissance démographique le plus fort se situe dans les communes entre 500 et 1 000 habitants, là où vous avez un maire à temps partiel, quasiment seul avec sa secrétaire. Quand on fabrique une loi, on met en place un groupe de travail, on invite un représentant par exemple de Lyon, de Lille, de Grenoble, de Rennes, et ça se termine par un petit tour de table entre quelques techniciens des grandes agglomérations et, de là, va sortir une loi pour toute la France. Il y a à peu près 6 000 communes qui arrivent à suivre et puis les 30 000 autres qui ne comprennent quasiment rien à ce qu'on leur raconte. Aujourd'hui, on a un niveau d'exigence normative qui monte, qui est réservé aux plus grandes agglomérations très structurées et dotées d'équipes techniques pointues, et les autres ne peuvent pas suivre.

Résultat : l'espace périurbain s'étend de plus en plus loin dans des communes rurales de plus en plus petites tandis que les agglomérations se lamentent sur cet espace périurbain en disant qu'il est désorganisé, qu'il n'a pas de projet, que c'est de l'urbanisme diffus. Vous avez beaucoup critiqué les lotissements mais le périurbain ne se développe même pas avec des lotissements. Trois quarts des maisons individuelles qui se réalisent tous les ans dans l'espace périurbain se font en dehors des lotissements, ce sont des coups isolés, réalisés à la parcelle.

Les agglomérations critiquent en disant que le périurbain coûte cher, que cela va se dégrader socialement, que ça pollue en raison des trajets domicile-travail, qu'ils sont sous-équipés et que de temps en temps ça vote Front national... On a fait des études, on a fait travailler les scientifiques, et qu'est-ce qu'on voit ? On voit que ce n'est pas vrai. Cela ne coûte pas plus cher parce que quand on fait une analyse des budgets comparatifs des dépenses publiques des communes, au contraire, plus on va loin dans le rural, plus l'impôt par habitant baisse et plus ces communes vivent avec peu de moyens et sont économes. Cela ne se dégrade pas socialement, on a plutôt au contraire une homogénéité sociale, il y a moins d'écart sociaux frontaux que dans les agglomérations où l'on a à la fois des très riches et des très pauvres à gérer. On voit également, des études européennes l'ont montré, que les périurbains ne sont pas les plus pollués, ils prennent peu l'avion et partent moins en week-end. On dit qu'ils sont sous-équipés, oui, c'est pour ça que le terrain et la maison sont moins chers quand ils arrivent, mais quand on fait des études longitudinales sur vingt ou trente ans, on voit que l'équipement arrive après et que trente ans plus tard ils ne sont pas plus sous-équipés que les autres. Donc tous les arguments s'effondrent !

Qu'est-ce qui se passe ? Il se passe que cet espace périurbain est de plus en plus difficile à appréhender pour les agglomérations et qu'il faut trouver un autre mode de relation avec lui qui dépasse le stade de la critique. Les habitants du périurbain ne sont pas nos ennemis parce que quand on fait des études sociologiques sur la durée, on voit que les habitants de l'agglomération et du périurbain sont souvent les mêmes, à différentes périodes de leur vie. En gros, on déménage six à sept fois dans une vie et il est fort probable que l'on ait à un moment ou à un autre un passage par le périurbain, et il est plus ou moins probable qu'un jour on ait envie d'un jardin et d'une piscine. Les habitants ne connaissent pas les frontières administratives et vivent tout ça comme un ensemble.

Ensuite, on sait aussi qu'il n'y a pas de substitution entre l'urbain et le périurbain. On entend souvent des agglomérations dire qu'elles développent des politiques pour être beaucoup plus attractives, de façon notamment à retenir la population et lui éviter d'aller dans le périurbain. Ce raisonnement est faux parce que plus une agglomération est attractive, plus son périurbain est attractif ! Le développement de l'agglomération entraîne l'attractivité de son périurbain. De toute façon, les deux territoires ont des destins liés...

Entre le périurbain et l'agglomération c'est un peu comme en Europe entre l'Allemagne et les autres pays : on a des destins liés, les gens circulent, les marchandises circulent, 80 % du commerce extérieur de l'Allemagne se fait à l'intérieur de l'Europe avec ses voisins mais on a des politiques économiques radicalement opposées. Bien que nos destins soient liés, bien que nos gens circulent d'un territoire à l'autre, bien qu'on échange tous les jours, ce n'est pas pour cela qu'on a les mêmes politiques budgétaires et les mêmes stratégies. Pour autant, il va falloir qu'on dialogue. Comment est-ce qu'on trouve l'espace de dialogue ? Montpellier a fait un pari extraordinaire. La ville a eu une politique et l'a ensuite fait germer pour en faire une politique d'agglomération et maintenant vous avez une politique d'agglomération et vous espérez la faire germer pour passer à l'échelle au-dessus. Ce n'est pas la première fois que Montpellier nous fait des promesses et les tient, donc on est très attentifs à ce qui va se passer.

Vous avez ouvert des pistes en disant que ce n'est pas toute l'agglomération qui va prendre d'assaut l'ensemble du périurbain, qu'il faut peut-être tenir des nœuds stratégiques, être présents sur des points. Quelles que soient les solutions que vous proposerez, les chercheurs sont intéressés de voir comment à l'échelle de l'aire urbaine vous arriverez à articuler des logiques budgétaires, des stratégies économiques si nombreuses et différentes.

Jean-Paul Volle

Voilà une ouverture nouvelle. N'oublions pas que l'agglomération dans sa composition, dans sa distribution géographique, dans son contact avec ce qui est à côté d'elle a entraîné un enrichissement des communes qui la jouxtent. Soyons clairs là-dessus, la plupart des communes qui sont à dix ou quinze kilomètres de l'agglomération de Montpellier se sont revivifiées par l'exode urbain et par la mise en œuvre d'un périurbain sur lequel la maîtrise publique est très très légère.

Martin Vanier, professeur à l'Université Joseph Fourier, Grenoble I

Il y a dix ans, quand on avait ce genre de débats, on savait qu'il y aurait pugilat. En général, il y avait un clan – Jean-Charles Castel, Olivier Piron, Yves Chalas – qui disait grosso modo la même chose que ce que vous venez d'entendre et puis, de l'autre côté, des gens que je ne voudrais pas trop dénoncer parce qu'ils ont finalement eu tort. On était assurés d'avoir un affrontement idéologique qui coïncitait chacun dans ses rôles respectifs. Aujourd'hui, en écoutant nos intervenants territoriaux, j'ai vraiment remarqué qu'on était passés d'une posture dénonciatrice à une posture énonciatrice où chacun vient fabriquer des éléments de projet.

Jean-Charles Castel a réénoncé les termes généraux du combat et de la dénonciation mais il n'y a plus personne pour tenir le rôle en face... Fais attention, quand tu donnes des coups dans le vide tu risques de te déstabiliser... A un moment donné, tu te déstabilises en disant que le périurbain on sait très bien ce que c'est, cela pèse 20 %. Je n'insisterai pas mais je ne suis pas du tout d'accord, mais peu importe puisque sur le reste je le suis en entier.

Je sens avec plaisir d'un point de vue citoyen et intellectuel que le basculement du débat idéologique au débat de conception est forcément plus riche mais peut-être est-il un peu ennuyeux, donc il serait temps de changer de sujet... En même temps, il va nécessiter une plus grande finesse dans les objets ainsi repérés. Il était facile de parler du périurbain lorsqu'il s'agissait de savoir si on était pour ou contre, un collègue chercheur est quand même allé jusqu'à dire que les gens qui s'éloignaient avait un problème d'altérité, que c'était parce qu'ils avaient un problème avec les autres qu'ils allaient habiter loin... Donc passer de ce périurbain singulier et en même temps complètement mythique qui serait un périurbain à problèmes à un périurbain pluriel qui est la condition par laquelle on peut fabriquer du projet. Le projet, cela consiste à expliquer en quoi on veut ici et maintenant, compte tenu d'un agencement d'acteurs, fabriquer une réponse qui est spécifique, qui ne peut pas être la même ailleurs,

sinon cela ne s'appelle pas un projet, cela s'appelle un modèle et on fabrique de la duplication de modèles externes.

A quelles conditions le périurbain est-il un contributeur à la métropolisation de votre territoire ? Je dis, pour redonner du contexte national, qu'*a minima* il y a trois grandes familles d'espace périurbain, de contexte périurbain, et par conséquent de destins, de cadres de projet. Il y a ce périurbain que l'on a très bien vu dans les interventions de la Ville et de l'Agglomération compte tenu du fait que, comme cela a été très bien rappelé, le grand périmètre communal intégrait cet espace périurbain des années 70, voire début 80, qui est un périurbain de report de densité et qu'il n'est rien d'autre que la poursuite de l'histoire de la ville. La ville continue mais elle continue toujours par le discontinu et elle le fait d'autant plus que les modes de mobilité automobile fabriquent de la discontinuité urbaine dans la continuité, si l'on peut dire. Il y a donc un effet de rattrapage et de redensification perpétuel, les habitants d'abord dans les communes dorts d'il y a trente ans et maintenant tout le reste derrière, des gammes d'emploi et une histoire urbaine qui n'est rien d'autre que celle que l'on connaît depuis Henry IV. C'était la vertu du bouquin sur la ville émergente que de rappeler dans l'introduction le texte alarmant d'un commis d'Henry IV disant : « La ville fout le camp, les maisons commencent à se construire au pied du Louvre ! » A l'époque, c'était une défaite que de voir la ville s'étaler sur les jardins de la reine, un bel endroit qui était la campagne.

Ça, ce n'est pas forcément un enjeu à dimension d'emblée métropolitaine mais c'est un enjeu d'urbanité. On est dans un endroit où le projet est celui de l'invention, la réinvention ou la recherche d'une urbanité qui ne sera évidemment pas le report de celle dont viennent les acteurs qui densifient, qui remplissent, qui complètent, qui agencent leurs allocations diverses et variées. Plus que de gradient, qui est un terme assez malheureux parce que dans un gradient il y a forcément une dégradation au fur et à mesure qu'on s'en éloigne, c'est un mix d'urbanité qui est en train de se compléter autour de la ville, ce qui est grosso modo l'enjeu de votre SCOT dans ce que j'entends dans votre volonté de fabriquer des polarités.

Ceci dit, dans votre contexte en particulier, mais c'est également vrai dans tout l'ouest de la France, il y a un autre moteur de périurbanisation qui vient compliquer cette affaire-là qui est assez classique, en gros la construction d'une nouvelle étape d'urbanité d'abord périurbaine. Ce second contexte est un contexte de résidentialisation à très grande échelle qui voit arriver chez vous des gens qui viennent d'autres régions de France et d'Europe pour des situations de logement qui ne sont pas définitives, soit la retraite, soit les vacances, bref, une série d'autres situations. On n'est pas pris dans un report de densité de l'agglomération vers la périphérie, aussi foutraque soit-il il finira par se compléter et s'urbaniser, on est dans quelque chose d'autre où s'inventent notamment dans les régions littorales de l'ouest français des grands tiers espaces – ceux-là sont vraiment des tiers espaces parce les précédents ne sont finalement rien d'autre que la banlieue à l'ère automobile – qui vont se maintenir dans cette troisième posture, ni ville, ni campagne, avec un très fort mélange et une proximité avec la nature, ce qui est précisément la condition de la résidentialisation, et certainement le maintien de situations très spécifiques, très spécialisées. Il n'y a aucun sens à vouloir que l'emploi rejoigne ces zones puisque ce n'est pas du tout la fonction qui les fait naître et l'idéal qui les produit.

Là, on est sur des situations que je suppose vous connaissez sur vos marges, maritimes, arrière-pays ou haut pays languedociens, qui s'imbriquent avec la précédente. Quand on est à trente ou quarante kilomètres d'une agglomération, on commence à rencontrer ce périurbain de résidentialisation qui n'est pas tant un report de densité que la fabrication d'un nouvel espace de vie qui ne sera jamais citadin et dont on ne peut pas attendre qu'il fabrique l'urbanité que je dis être le destin de la première catégorie de périurbain.

Il y a enfin une troisième catégorie qui est un périurbain qui n'est pas saisi par les enjeux du logement. En effet, on parle toujours de logement mais on sait tous ici qu'il y a une part conséquente de consommation foncière, d'opérations urbaines et de projets qui n'ont pas pour vocation le logement et l'habitat mais des fonctions économiques, servicielles et d'une façon générale fonctionnelles. Cela va d'un grand stade à une gare TGV en passant par un pôle commercial et tout ce que l'on peut imaginer. Ceci est la contribution majeure de ce que l'on appelle faute de mieux la périurbanisation à la métropolisation. C'est la ville de ce que Jean Rémy appelait les centrations, c'est-à-dire la ville qui se place entre les centres et qui contribue de façon décisive au maillage des centralités lorsque, justement, ce n'est pas une centralité qui assume les fonctions urbaines mais un ensemble polycentrique, régional voire même national, qui fait métropole par le réseau des centres, donc des fonctions, donc des visions du travail, etc.

Là, on a un destin très haut de gamme pour des espaces périurbains qui ne sont pas fondamentalement concernés par la question du report de densité, encore que cela l'accompagne, qui ne sont certainement pas des espaces à grande vocation résidentielle mais qui sont désignés comme des lieux stratégiques d'intermédiation entre des pôles urbains situés à cinquante, soixante kilomètres – chez vous un peu moins – et qui sont certainement des nœuds économiques et fonctionnels majeurs pour demain compte tenu du fait qu'ils sont tous réquisitionnés ou dédiés à de la mobilité de grande distance et que la métropole c'est quand même ce lieu où des acteurs font ville à condition d'avoir des horizons d'attente et d'investissement lointains, ou parce qu'ils ont des horizons d'attente et d'investissement lointains, c'est le sens même de la métropole.

Du moment que l'on sépare ces trois façons de faire du périurbain, celle des reports de densité à vocation urbaine agglomérative, celle de la recherche d'espaces résidentiels d'une troisième génération qui correspond à une société de mobilité et de loisirs, et puis celle qui est dans l'intermédiation métropolitaine et qui raconte comment la ville s'organise sur de nouveaux réseaux de grande mobilité, on commence à voir que les espaces périurbains ne sont pas tous les mêmes, que les projets ne peuvent pas être tous les mêmes et que les attentes de ce que doivent être de bonnes politiques périurbaines ne sont évidemment pas les mêmes.

Pour finir, comme il a été évoqué la difficulté de saisir des outils, j'entends des choses qui sont alarmantes sur le fait que l'on rabaisse encore le niveau de capacité d'intervention des ZAD et des droits de préemption, etc., je voudrais non pas polémiquer mais rappeler cette chose-là : le périurbain n'a jamais été l'espace de la toute-puissance du marché pas moins que la ville compacte était l'espace de la toute-puissance publique. Cette dichotomie est un peu simpliste. Non, les agglomérations n'ont pas été le pur produit des acteurs publics extrêmement capables de, tandis qu'ailleurs tout foutait le camp dans les pures stratégies privées, spéculatives et court-termistes des méchants qui, comme le rappelle Woody Allen, ont sans doute compris quelque chose que les gentils ignorent...

Ce n'est pas comme ça que ça s'est passé ce périurbain ! Cela s'est passé parce que fondamentalement il y avait des logiques nationales, des politiques nationales, des politiques cadres qui lui ont été extraordinairement favorables. Ce qu'il a surtout appris aux autres c'est que c'étaient aussi des politiques techniques, normatives, de définition du bien-logement qui ont rendu ce bien-logement extrêmement difficile à acquérir, à construire en zone compacte, et par conséquent on s'est vautrés ailleurs parce que les normes techniques produites par nos ministères et nos grands corps nous y conduisaient. Et on pourrait dire la même chose de tout ce qui a rapport à la mobilité et à l'investissement que nous consacrons dans cette nation aux réseaux de mobilité.

Il y a donc de très gros leviers d'action qui ont pendant trente ans fabriqué cet espace périurbain qui ne tombe pas d'ailleurs, qui ne vient pas des forces du marché mais qui vient de politiques nationales. Par conséquent, ce n'est pas pour les dénoncer mais pour dire que lorsque nous sommes dans le désespoir des leviers locaux en nous demandant comment préempter, comment donner de la réserve foncière, etc., nous avons certainement mis le doigt sur ce qui est douloureux et donc nécessaire : le courage politique en plus, la question des niveaux de compétence et de la capacité à sortir de cet urbanisme de riverains.

Mais tout cela ne se résoudra pas par les leviers locaux qu'on pourra ou non se donner, cela se résoudra peut-être plus massivement encore par des leviers globaux que l'on arrivera à transformer et à faire bouger. Ce que j'ai entendu sur la réforme du prêt à taux zéro dédié désormais à la qualité environnementale du bâti, sur la durabilité, n'a pas l'air de vouloir ouvrir la porte à une nouvelle conception du logement telle que l'Etat se prédisposerait à l'aider pour sortir l'individu de ce choix individuel et par conséquent producteur d'un urbanisme individuel. Mais, après tout, l'Etat l'a voulu et il continue à le vouloir.

Débat

De la salle

En écho à ce que disait Thierry Laget – on vote là où l'on dort –, en écho aussi à ce que disait Martin Vanier, le gros problème c'est où votent les gens. J'ai une crainte, c'est que la séduction des territoires comme celui de Montpellier fasse que l'on ait des habitants qui soient des habitants éphémères. Est-ce que l'on ne va pas arriver, via des mécanismes du type loi Scellier, à voir des habitants d'un territoire qui ne votent pas dans ce territoire ou qui ne s'insèrent pas tout simplement dans les réseaux associatifs, citoyens ou autres ? On rejoint la logique de l'individualité ou de l'individualisme. Est-ce que l'on dispose d'éléments là-dessus ? Parce que, quelque part, c'est un pan de la démocratie qui peut foutre le camp.

Martin Vanier

Cette dissociation entre le lieu de domicile et le lieu d'expression politique, est-ce une question urbaine ou périurbaine ? Quand on lit Philippe Estèbe, on est convaincu que c'est une question très globale et qu'il serait peut-être temps que l'on arrive à fabriquer des cadres démocratiques qui permettent de suivre ce qu'il appelle la ville mobile, c'est-à-dire cette pratique multirésidentielle avec le deal républicain selon lequel : puisque tu habites là, tu y payeras tes impôts mais tu auras ton mot à dire, dans un cadre assez limité qui est communal. Ce deal-là dans une société où l'on est très nombreux à bouger à des rythmes quotidiens, mensuels, annuels, etc., va commencer à poser de graves problèmes qui sont, me semble-t-il, pas plus urbains que périurbains. Ceci inviterait peut-être à atténuer un peu la puissance démocratique de l'acte citoyen à l'échelle communale qui continue quand même à être extrêmement valorisé, extrêmement décisif.

Les sondages nous disent que les Français apprécient deux hommes politiques, leur président et leur maire, que ce sont les plus populaires dans leur horizon et qu'ils ignorent les autres niveaux. Il faudrait sans doute atténuer ce niveau communal qui ne correspond plus tellement à l'exercice de la citoyenneté, en tout cas une citoyenneté habitante, et arriver à faire émerger des cadres un peu plus amples, à l'échelle des agglomérations ou plus grands, où ce citoyen qui n'est pas résident ou ce résident qui n'est pas citoyen pourrait trouver des cadres d'expression. Evidemment, cela ne rend pas service au Parisien qui a ici sa résidence secondaire... Ce qui se dit généralement c'est qu'il faut compléter cette démocratie territoriale par une démocratie qui parviendrait à exprimer des droits, des points de vue qui seraient pris en compte, par exemple ceux qui correspondent à un vote, mais sur les réseaux et

dans la situation mobile qui est la nôtre lorsque nous sommes pour l'instant considérés comme des usagers, des clients, des abonnés ou des connectés. Après tout, le meilleur système démocratique a l'air de s'appeler Orange, SFR ou Bouygues parce qu'il y a quand même quelqu'un qui répond. Les temps d'attente sont un peu longs mais pas pires que pour le politique, d'une certaine façon... Il faudrait donc remplacer ce cadre usagers par un cadre citoyens, ce qui est tout à fait passionnant, pour faire émerger la dimension politique de cette forme urbaine un peu impalpable. Il n'y a pas de raison que nous ne sachions plus très bien où est la ville, où est-ce qu'elle commence, où est-ce qu'elle s'arrête, comment elle se remplit, et que nous continuions à croire savoir très bien où elle se construit et comment elle se construit politiquement. C'est aussi une grande défaillance.

De la salle

On sous-estime complètement le phénomène de la mobilité résidentielle. Il y a entre deux et trois millions de ménages qui déménagent tous les ans, entre 7 et 9 % de la population française, ce qui fait que dans un mandat de six ans un maire peut théoriquement avoir 50 % de sa population qui a bougé et quand il n'est pas réélu, il ne comprend pas pourquoi.

Yves Nurit

Effectivement, mais il ne faudrait pas non plus donner une fausse image, en tout cas des phénomènes que l'on peut constater ici dans l'agglomération de Montpellier. Le fort taux de croissance démographique est composé à la fois d'un solde migratoire positif et d'un taux de croissance naturel qui est également positif. On constate que les familles se fixent sur l'agglomération, certes avec des parcours résidentiels complexes, notamment entre la ville-centre et les communes de l'agglomération, voire certaines communes qui sont autour, il y a clairement ces phénomènes-là. Mais il ne faut pas non plus avoir une image du périurbain montpelliérain qui serait une image de gens qui ne seraient que de passage avec des mouvements pendulaires tous les jours. Ce n'est pas du tout ça.

En revanche, on peut dire qu'on a depuis longtemps sur la ville-centre une structure des ménages relativement faible, de l'ordre de 70 % de ménages d'une ou deux personnes, et un taux de petits ménages relativement fort sur l'agglomération qui doit dépasser les 50 %. On a donc des gens qui se fixent sur l'agglomération mais cela ne donne pas des familles, l'image de la famille ce n'est plus du tout cela. On a des petits ménages qui sont fixés sur tout le territoire de l'agglomération, ce sont des populations qui sont très attachées à leur cadre de vie et qui peuvent être des résistances à une transformation, un aménagement, à l'acceptation d'un développement urbain.

De la salle

Je connais mal la région de Montpellier. La région PACA est globalement sur des schémas en termes de marchés fonciers et immobiliers assez hypertendus et n'est pas franchement réputée pour sa démarche de projet ou sa démarche anticipatrice. Il y a cependant un outil opérationnel qui marche vraiment très bien c'est l'Etablissement public foncier. Je sais que le même type d'établissement s'est créé en Languedoc-Roussillon il y a à peu près deux ans et je voulais savoir quels étaient les liens que vous pouviez avoir avec cet établissement public qui est vraiment un outil opérationnel au service des projets des collectivités.

Yves Nurit

L'EPF-LR est très récent. L'Etat et la Région ont créé l'Etablissement public foncier d'Etat régional sur la Région Languedoc-Roussillon. Il doit y avoir une équipe d'une dizaine de personnes qui est opérationnelle depuis six mois, un an. Au niveau de l'Agglomération et d'autres communes qui intervenaient de manière active, notamment sur l'action foncière dans

la perspective du logement social ou du développement économique, l'EPF vient consolider nos portages financiers. En revanche, en ce qui concerne la stratégie d'action foncière, cela ne change pas grand-chose pour nous. Là où pour moi c'est important c'est que cela va permettre d'aider des communes qui ont peu de moyens pour préempter plus facilement, notamment pour faire du logement social. C'est bien l'un des enjeux fondamentaux de notre PLH.

Yannick Tondut

Sur la ville de Montpellier, le développement urbain s'est réalisé par une politique foncière très anticipatrice, la Ville a acheté et porté pendant de longues années un foncier agricole avant qu'il soit urbanisé. Cette logique est difficilement transposable dans le domaine du renouvellement urbain. On a commencé des discussions avec l'Etablissement public foncier pour l'acquisition de parcelles qui sont vouées au renouvellement urbain. Il y a là des coûts de portage et des complexités propres qui sont nouvelles pour nous et que nous avons plus de mal à porter d'un point de vue financier. En particulier, nous sommes en train de travailler avec eux sur des friches militaires ainsi que sur le renouvellement urbain d'une zone artisanale que nous avons l'intention de transformer en zone mixte. Là, il y a effectivement un vrai apport à nos yeux de l'Etablissement public foncier régional.

De la salle

Il me semble que vous êtes très optimistes quand vous dites que le débat sur la stigmatisation du périurbain touche à sa fin. Je trouve qu'il est encore extrêmement vivace aujourd'hui, et notamment dans les milieux professionnels et scientifiques. Il est, de mon point de vue, un obstacle à penser d'autres choses qui sont notamment la question de la capacité des ménages les plus pauvres à accéder à ce mode de vie. Sur la question de la mixité sociale, c'est l'impensé du périurbain qui fait que dans la ville-centre se poursuivent des phénomènes ségrégatifs. Je pense aussi que le SCOT de Montpellier est un peu l'expression de cette stigmatisation du périurbain. Par ailleurs, je voudrais dire que si les maires ont voté à l'unanimité le SCOT de Montpellier en 2006, il faut savoir qu'ils ont fait d'autres choses par ailleurs. On a en effet vu apparaître des opérations en dehors des périmètres d'urbanisation prévus au sein du SCOT sans qu'aucun garde-fou ne fonctionne.

Thierry Laget

Il faut bien se rappeler quelle est la réelle portée juridique d'un SCOT. Un SCOT induit une notion de compatibilité avec un PLU. L'approbation du SCOT ne change pas le jour de son approbation l'ensemble des règlements des PLU qui s'appliquent jusqu'à la prochaine révision. Les projets dont vous faites état sont des projets qui ont été délivrés en application de documents d'urbanisme qui n'avaient pas fait l'objet de révision après le SCOT, on était encore sur un mode d'exercice du droit de l'urbanisme antérieur à l'application du SCOT.

Ce qui a été voulu par le conseil d'Agglomération c'est qu'il y ait la compatibilité la plus active possible avec les PLU. On ne s'est pas contentés de dispositifs juridiques de compatibilité qui auraient érigé l'Agglomération en gendarme ou censeur sur un certain nombre de projets mais qui étaient bien dans une démarche de co-élaboration entre le couple Agglomération/communes des projets et sur la base de dispositifs de projets qui ont été partagés, y compris dans des études et des portages de projets qui ont été co-élaborés avec des définitions y compris de l'intérêt communautaire qui sont en évolution. On est plus aujourd'hui dans un dispositif de co-construction, c'est aussi ce qui est la leçon de cette démarche. Il n'est pas question de considérer que l'on gèrera le projet seulement par rapport à la règle qui peut être à un moment activée, on est plus dans un dispositif où l'élaboration

conjointe, l'application et la percolation d'un certain nombre d'idées et de principes peuvent être opérantes.



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

POPSU Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

COLLOQUE DU 7 OCTOBRE 2010

MONTPELLIER

LA VILLE INVENTEE

RETRANSCRIPTION DES DEBATS

16h00 – 17h15 : Stratégies urbaines – La réforme territoriale ou comment passer aux territoires de demain



Avec le soutien de :



Stratégies urbaines : la réforme territoriale ou comment passer aux territoires de demain

Alain Bourdin, président du conseil scientifique du programme POPSU (modérateur)

Emmanuel Négrier a souhaité expliquer pourquoi l'équipe de Montpellier a choisi de terminer par cette table ronde.

Emmanuel Négrier, directeur de recherche au CNRS

Pourquoi un débat sur la réforme territoriale ? Cela tient en trois éléments. Le premier c'est l'espace. L'espace montpelliérain qui a pendant un certain temps été considéré comme le bassin de formation des avocats du contentieux jurisprudentiel intercommunal est un espace problématique du point de vue des réformes métropolitaines. On attend donc avec impatience, du côté des chercheurs avec une certaine forme de gourmandise même, le retour d'un pouvoir du préfet pour imposer des périmètres pertinents. Je pense que sous l'angle de l'amélioration des périmètres, il y a une question montpelliéraine, plus sans doute que dans d'autres espaces métropolitains français.

Le deuxième élément ce sont les acteurs. Les acteurs montpelliérains s'y prêtent particulièrement parce que la complexité des relations entre échelles, qui n'est pas l'apanage cette fois des Montpelliérains ou des Languedociens, est référée sans doute plus qu'ailleurs là aussi à la prégnance de la puissance publique et à sa capacité à orienter l'économie et le social régional et métropolitain. Dans une région où la puissance publique a une fonction importante, où la structure économique dépend sans doute plus qu'ailleurs de la puissance publique, les questions de réforme territoriale sont peut-être plus importantes qu'ailleurs.

Le troisième élément, cette fois c'est le moins spécifique au Languedoc-Roussillon, c'est la question d'un nouvel ordre métropolitain dans un contexte où tous les niveaux sont touchés par plusieurs types de réformes à la fois : la réforme fiscale de fin 2009, la réforme territoriale qui se dessine aujourd'hui, la réforme touchant au mode de scrutin et, dans la réforme territoriale, la question de la création des conseillers territoriaux qui touche l'ensemble des niveaux à la fois.

Je vois là trois bonnes raisons de terminer par une table ronde sur la réforme territoriale.

Alain Bourdin

Nous étions assez contents que vous proposiez de terminer par cette table ronde parce qu'au moment où ce programme POPSU 1 s'achève, on trouve là un des problèmes qui est récurrent dans les différentes villes que nous avons étudiées. C'était donc une fort bonne chose d'aboutir à une réflexion sur les institutions, et en particulier sur la réforme actuelle, avec toutefois une petite nuance que je ferais par rapport aux débats qui ont eu lieu précédemment. Le problème que l'on a rencontré partout c'est que l'extension des périmètres à n'en plus finir ne mène nulle part, que l'affirmation d'une autorité territoriale forte c'est bien mais cela ne règle pas tous les problèmes, et que la question c'est la régulation, c'est-à-dire comment on fabrique des équilibres, comment on les fait tenir et comment on les reproduit. D'une certaine manière, la question que l'on peut se poser c'est de savoir si la réforme a une chance quelconque d'aider à fabriquer des équilibres et à les faire tenir. Ça, c'est quelque chose que l'on va rencontrer absolument partout.

Emmanuel Duru, responsable des affaires juridiques à l'Assemblée des Communautés de France

Je suis absolument certain qu'Emmanuel Négrier appelle de ses vœux un renforcement des pouvoirs du préfet sous le strict prisme montpelliérain... Je vais essayer de m'en extraire pour vous parler du cadre législatif d'ensemble. Pour qualifier cette réforme qui arrive au bout de son processus parlementaire, j'utiliserai un vocabulaire familier des communautés en disant qu'elle n'est certainement pas d'un seul tenant et sans enclaves. J'entends par là qu'il y a clairement des parties qui font encore polémique et c'est la raison pour laquelle la Commission mixte paritaire se réunira le 13 octobre. D'un autre côté, certains pans du texte et en particulier le volet intercommunal font aujourd'hui consensus. J'en veux pour preuve que la plupart des dispositions de ce volet intercommunal sont désormais votées conformes, c'est-à-dire qu'elles ont été adoptées en termes identiques par les deux Chambres, ce qui leur garantit une stabilité rédactionnelle totale jusqu'à l'adoption définitive du texte. On sait donc déjà aujourd'hui à quelle sauce on va être mangés dans les prochains mois, en tout cas au niveau communautaire, parce qu'il faut bien reconnaître que la question pourtant essentielle de l'interterritorial a été relativement mise de côté dans ce débat, hormis la question des pôles métropolitains dont l'intérêt demeure encore très discuté. Là-dessus, je suis certain que d'autres auront les mots pour le dire tout à l'heure.

Pour ne prendre qu'un exemple, qui serait celui de la future gouvernance de l'intercommunalité, qu'est-ce qu'on y trouve ? On y trouve la volonté de renforcer le bloc local sans rompre le lien avec la commune tout en l'ouvrant aux citoyens. C'est là qu'il y a peut-être la recherche d'un équilibre qui n'est pas toujours facile à trouver, ce qui explique que l'on soit partis avec de très grandes ambitions pour finalement s'aligner, il faut bien le dire, sur le plus petit des dénominateurs communs. De telle sorte que l'on verra bien si c'est finalement Lampedusa qui avait raison et si tout change pour que rien ne change ou si on peut imaginer que, ici ou là, des ajustements, au moins à la marge, puissent arriver.

Sur les périmètres, je vais essayer de ne pas être trop pessimiste et au contraire essayer de voir les points positifs pour les territoires. Au niveau intercommunal, le principe d'achèvement intégral de la carte d'ici la fin du mandat est désormais clairement fixé dans la loi. Quoiqu'il en soit, il est clair que d'un point de vue quantitatif, le plus gros du travail est fait. Aujourd'hui, on est à près de 95 % des communes qui sont déjà en intercommunalité, près de 90 % de la population qui vit sous le régime de l'intercommunalité, étant entendu qu'ici comme ailleurs on met Paris et désormais la première couronne en dehors de ce schéma.

Il est donc évident que le principe d'achèvement de la carte a avant tout un principe à caractère symbolique. Cela signifie tout simplement qu'au 1^{er} juin 2013 toutes les communes de France vivront, hormis Paris et la première couronne, en intercommunalité.

Cette question des périmètres était évidemment la clé de voûte de l'ensemble parce qu'on a toujours considéré que tant qu'on n'avait pas achevé la carte, on ne pouvait pas tenter de résoudre les autres questions. Au premier rang de celles-ci, on retrouve celle rampante de la gouvernance et de la démocratisation partielle des communautés, mais également celle des outils et des compétences.

Le deuxième volet concerne le renforcement des synergies au sein du bloc local. On trouve ici une boîte à outils qui permet d'avancer sur un certain nombre de sujets. Cela étant dit, on n'aura pas été jusqu'au bout du raisonnement et l'ambiguïté, ou l'hypocrisie institutionnelle dans laquelle on continue de baigner, c'est-à-dire considérer les Communautés comme des établissements publics dépendant de la stricte volonté d'un ensemble de communes, perdure. Or on sait bien que la clause générale de compétence n'a plus franchement de signification, en

tout cas attachée à la qualification de collectivité locale, parce qu'aujourd'hui on la supprime pour les Départements et les Régions, on la refuse toujours pour les Communautés mais on prend bien garde de conserver le qualificatif de collectivité de plein exercice pour les trois échelons traditionnels et on continue de penser que la Communauté n'est qu'un simple instrument à la disposition de ses membres. Or on sait bien que l'ensemble des compétences d'une part de nature stratégique sont exercées à l'échelle intercommunale et, d'un point de vue quantitatif, que les Communautés exercent beaucoup plus de compétences, neuf en moyenne, que ce que la loi leur impose.

Lors du précédent mandat, on était arrivés un peu au milieu du gué avec des tensions croissantes au quotidien entre communes et Communautés nées de cette hypocrisie institutionnelle et d'un fonctionnement où l'on continuait de penser à une répartition strictement étanche des compétences entre communes et Communautés. Là, le législateur a souhaité avancer en améliorant la synergie entre les blocs. On retrouve ici ou là des dispositifs très fortement intégrés de mutualisation des services, des dispositions de transfert des pouvoirs de police spéciales et puis des mécanismes innovants, notamment sur les plans financiers et fiscaux avec l'instauration possible d'une DGF territoriale et la possibilité d'unifier tout ou partie de la fiscalité ménages, toutes ces dispositions ne pouvant être mises en œuvre qu'à l'unanimité des communes, ce qui évidemment restreint un peu la liste possible des candidats.

Quoiqu'il en soit, la mesure phare de ce texte concerne la gouvernance et l'instauration du fameux suffrage universel direct par le biais du scrutin fléché à partir des listes municipales. Ce scrutin fléché aura pour conséquence que le citoyen désigne directement ses représentants, même s'il n'aura aucune marge de manœuvre quant à la désignation de ceux-ci, en tout cas il les désignera directement. Quand on met bout à bout les différents éléments dont a parlé Emmanuel Négrier tout à l'heure – réforme fiscale, réforme territoriale –, on s'aperçoit que ce citoyen va de manière automatique vivre en Communauté en raison de la couverture intégrale du territoire national par l'intercommunalité (hormis Paris et la première couronne), une Communauté dont il va désigner les représentants via le scrutin fléché et à laquelle il va payer une part d'impôt puisque la réforme fiscale a notamment pour effet de faire descendre la taxe d'habitation départementale au niveau intercommunal et donc d'imposer ce que l'on appelle la fiscalité mixte sur l'ensemble des territoires.

C'est là peut-être le principal changement auquel on peut s'attendre, celui de l'émergence possible d'une future citoyenneté intercommunale. On voit bien que les compétences évoluent, les compétences directement à destination de la population par le biais de l'action sociale, par le biais des équipements culturels et sportifs, on n'est plus uniquement sur des logiques de réseaux techniques. Evidemment, l'accès au suffrage universel direct des Communautés joue en cette faveur et la systématisation du « logiciel communautaire » à l'ensemble du territoire provoquera, peut-être pas le bang attendu par certains mais peut-être au moins une mise en débat du projet communautaire car c'est finalement de là que partait cette volonté d'instaurer un peu plus de suffrage universel direct. C'était le constat qui avait été fait en 2008 de campagnes municipales essentiellement axées sur des sujets communautaires – logement, transport, développement économique – mais durant lesquelles on taisait complètement l'institution et où on faisait semblant que tous ces sujets continuaient à être traités à l'échelle municipale.

De ce point de vue-là, le suffrage, même s'il ne répondra pas à la volonté ambitieuse de certains d'aller vers une élection directe de l'exécutif intercommunal, permettra à tout le moins de faire en sorte que l'on ne puisse plus taire complètement l'institution intercommunale qui est en charge des principales compétences et d'une partie de la fiscalité sur le territoire.

Voilà trois volets de ces dispositions intercommunales qui vont certainement changer les choses, qui en tout cas, elles, ne bougeront plus d'ici l'adoption définitive du texte, sauf censure du Conseil constitutionnel parce qu'on n'est pas encore au bout de nos peines. Cette saisine est d'ores et déjà annoncée et il est clair que sur un certain nombre de points le Conseil pourrait avoir son mot à dire, y compris sur l'instauration du suffrage universel direct puisqu'en l'état actuel du texte on se retrouverait avec des assemblées composées d'élus provenant d'une part du suffrage universel direct pour ceux qui auront la chance de vivre dans des communes de plus de 500 habitants auxquelles on aura étendu le scrutin de liste, et d'autres qui continueront à désigner leurs représentants par le seul conseil municipal. Là, il est clair que l'égalité devant le suffrage ne sera pas forcément assurée et que le Conseil constitutionnel pourra de ce point de vue-là avoir son mot à dire.

Dernier point, et c'est où l'on verra également les changements, sur les aspects de gouvernance interne. La mise en œuvre du scrutin direct entraînera nécessairement, outre une féminisation massive des assemblées communautaires que tout le monde accueille positivement, l'entrée des oppositions municipales. Elle l'entraînera néanmoins uniquement pour les communes qui auront un nombre de sièges suffisants pour cela. C'est là où les choses deviennent compliquées puisqu'on risque d'avoir des assemblées composées pour partie de la seule opposition de la ville-centre, avec une décalcomanie des débats du conseil municipal au conseil communautaire.

Voilà un certain nombre de dispositions qui devront faire bouger les choses, je vous laisse juges de les apprécier et de nous dire si elles vous satisfont. En tout cas, il y a un sentiment positif fort, disons-le, pour le volet intercommunal, puis un point d'interrogation un peu plus important en ce qui concerne les autres volets du texte et notamment l'articulation, pourtant essentielle, avec les autres échelons territoriaux, Départements et Régions.

Alain Bourdin

Au passage, la référence à Lampedusa, « que tout change pour que rien ne change », me fait me demander si cela veut dire qu'il faut que très peu de choses changent pour que ça change vraiment... Puisque les intercommunalités sont sur la sellette, on va commencer par demander son point de vue à l'Agglomération de Montpellier.

Christian Fina, directeur général des services de Montpellier Agglomération

Je crois qu'effectivement rien ne change. La manière dont les perspectives Balladur ont été mises sur la scène nous démontre, à l'usage, qu'il ne reste plus grand-chose des premières intentions pour ce qui nous intéresse, c'est-à-dire au niveau de la Communauté d'agglomération de Montpellier dans la mesure où notre problème reste toujours posé. Et je ne vois pas dans tout ce qui a été annoncé la moindre avancée ni la moindre amorce de solution.

La question est toujours pour nous le territoire optimum et la manière dont on le détermine de façon à créer une structure qui ait du sens. On a vu que le travail qui a été effectué sur le SCOT pouvait associer l'ensemble des intervenants, que ce soit les acteurs politiques, les maires des communes, les collectivités, mais aussi les structures qui produisent du service, l'Etat, de façon à construire une réflexion qui ait sa pertinence à l'échelle de ce territoire. La difficulté pour nous c'est que la huitième ville de France, je le rappelle, n'ait même pas aujourd'hui la population agglomérée qui permette de franchir l'étape qui nous est proposée, celle de la Communauté urbaine, puisque si j'ai bien compris le seuil de Communauté urbaine risque d'être ramené à 450 000 habitants, et encore moins d'accéder à la Métropole qui est l'objectif suprême qui nous permettrait d'avoir une vraie politique intégrée à l'échelle de cette aire urbaine. Alors que j'ai le sentiment que dans l'esprit de nos concitoyens les choses

évoluent, et elles évoluent certainement beaucoup plus vite que dans l'esprit de certains de nos politiques. Selon une enquête TNS-SOFRES sortie au mois de septembre qui a été réalisée pour le compte de la Région, le positionnement de l'intercommunalité arrive en première position des structures qui permettent d'avoir une politique intégrée à l'échelle d'un territoire avec près de 38 % des opinions favorables contre 32 % pour les Régions, 11 % pour les Départements et 7 % pour les communes. Je cite les chiffres de tête.

Cela prouve bien que dans la mentalité, aujourd'hui, le fait intercommunal est passé dans le domaine public et que, à un moment où le citoyen a un peu de mal à se retrouver dans son champ d'évolution, entre son lieu de travail, son lieu de résidence, son lieu de loisirs, le lieu où ses enfants font des études, il y a une certaine confusion qui existe. Aujourd'hui, on est dans une aire métropolitaine dont l'objectif est de proposer du service et de l'animation de façon à avoir une structure de vie collective organisée.

Avec ce que nous produit la discussion entre l'Assemblée et le Sénat aujourd'hui, on a le sentiment que les prérogatives des préfets par rapport à la définition de ces périmètres sont en train de fondre comme neige au soleil et qu'effectivement on va revenir à des dispositifs qui sont des dispositifs de cooptation de communes pour arriver à faire l'extension de son territoire, de son périmètre, et que les conditions géopolitiques ou socio-économiques ne seront encore pas réunies pour qu'on puisse franchir cette étape-là.

Pour moi, cette question est centrale car si l'on n'est pas capables d'avoir une politique d'intégration de l'ensemble des services publics à un niveau pertinent... Après, il faut s'interroger sur la manière dont on définit la géographie, mais quand on voit aujourd'hui un certain nombre de discussions d'alliance de communes périurbaines avec des zones ou des secteurs qui ont plus des vocations rurales, on s'interroge sur cette notion de pertinence. Quels sont les moyens des élus aujourd'hui au plan local, quels sont les moyens des préfets pour organiser cette aire urbaine ? Je pense que ce qui nous est proposé n'apporte aucune réponse à cette notion d'intégration. C'est un des points sur lequel nous sommes fort inquiets.

Qu'est-ce qui apporterait une réponse ? Il faudrait que l'on puisse se déterminer sur cette notion d'aire urbaine et que l'on puisse trouver la manière la plus adéquate d'intégration des services. Selon des enquêtes INSEE, on se rend compte que le périmètre d'agglomération est complètement explosé par les déplacements quotidiens. Aujourd'hui, près de 20 000 personnes au quotidien viennent de plus de trente kilomètres travailler à Montpellier et elles n'imaginent pas travailler ailleurs qu'à Montpellier. C'est pour nous un vrai problème parce qu'on a beau essayer de résoudre les problèmes d'organisation du territoire en termes de circulation, de déplacements, d'intermodalité, avec des investissements lourds, on n'est pas capables de répondre à des questions qui touchent au flux de personnes qui habitent à trente kilomètres de Montpellier et qui viennent travailler sur la ville-centre en utilisant le véhicule individuel parce qu'il n'y a pas d'autres moyens aujourd'hui de régler cette question-là.

Est-ce que c'est à l'Etat de le faire ? Pourquoi pas. A un moment donné, il y a une question d'aménagement du territoire et une question d'économies générales qui font que l'Etat peut certainement faciliter beaucoup les choses. Mais on a le sentiment aujourd'hui qu'il y a un certain recul par rapport aux discours que l'on a pu entendre au départ et que l'Etat s'est complètement retiré de cette discussion-là. Certes, les préfets ont pour objectif de réaliser un certain nombre de propositions à l'échéance 2013, 2011 pour le schéma, mais on n'a pas le sentiment que l'Etat ait vraiment envie de bouleverser les équilibres actuels. C'est là que l'on doit être attentifs et si possible agir pour avoir une meilleure prise en considération de cette notion d'aire urbaine.

Alain Bourdin

Dans le fond, ce que vous abordez et ce qui a été abordé beaucoup c'est même au-delà de l'aire urbaine, c'est le très grand territoire urbain et, d'une certaine manière, on finit par arriver à l'échelle régionale. La question qui vient évidemment c'est de se demander comment on articule le rôle de la métropole, de l'intercommunalité, avec le rôle de la Région. Je vais donc demander à François Delacroix ce qu'il en pense.

François Delacroix, *questeur à la Région Languedoc-Roussillon*

J'étais auparavant directeur général de la Communauté d'agglomération de Montpellier et suis aujourd'hui élu de la Région Languedoc-Roussillon. Je vais être un peu provocateur, comme je le suis habituellement, en disant que le périmètre pertinent de la Communauté d'agglomération de Montpellier c'est les limites de la Région Languedoc-Roussillon... Dans le cadre de la mondialisation, vous allez expliquer aux Chinois quelle est la différence entre Perpignan, Nîmes, Montpellier et Sète ? Il faut voir les réalités et les enjeux d'aujourd'hui !

Je voudrais dire un certain nombre de choses. J'en ai marre que l'on perde du temps, la réforme est nécessaire ! On ne peut pas continuer à conserver les prérogatives et les collectivités locales telles qu'elles sont aujourd'hui car on va à la faillite. Il y a une semaine, des collègues sont allés manifester devant la préfecture avec le turban bleu-blanc-rouge, comme si la République était en danger, pour s'opposer à la loi avec un slogan fondamental et fort : « Demain, à cause de cette loi, on va avoir moins d'élus ». Mais est-ce que c'est le problème ? Est-ce que véritablement le problème aujourd'hui n'est pas d'abord de se demander quel est l'intérêt général, quel est l'intérêt des contribuables, quel est l'intérêt des citoyens, quel est l'intérêt de nos territoires ? L'intérêt de nos territoires c'est d'arrêter d'être divisés, c'est de travailler ensemble, c'est d'arrêter ce que nous vivons en Languedoc-Roussillon depuis un certain temps. Ce n'est pas un problème politique droite ou gauche, c'est : on aime Montpellier ou on n'aime pas Montpellier. Vous avez autour de Montpellier quantité de Communautés de communes qui devraient être dans le territoire pertinent de la Communauté d'agglomération de Montpellier et qui ne trouvent rien de mieux que de s'y opposer à tout crin. Et ce sont souvent les élus de gauche qui sont proches de la majorité de la Communauté d'agglomération qui s'y opposent.

Un souvenir qui m'a beaucoup marqué. Nous étions en concurrence avec Barcelone sur l'implantation de l'entreprise américaine Apple. Le PDG d'Apple débarque à Montpellier et vient à la préfecture et rencontre le président du Conseil général, le président de la Région, le maire de Montpellier, le président de l'Agglomération... Il n'a rien compris ! Il avait en face de lui une multitude d'interlocuteurs qui, pour la plupart, ne chantaient pas la même chanson : le président du Conseil général défendait le rural, le maire défendait l'urbain... Trois heures après, il prenait l'avion pour Barcelone où il a rencontré un seul interlocuteur qui lui a mis sur la table en dix minutes quelles étaient les primes à l'investissement et les soutiens des collectivités locales. Eh bien, il a choisi Barcelone !

Est-ce qu'il est normal aujourd'hui qu'une commune de gauche comme Mauguio qui a l'aéroport refuse de rentrer dans l'Agglomération parce qu'elle veut garder la taxe professionnelle ! Comme cette taxe est supprimée, elle va peut-être changer d'avis, mais c'est complètement aberrant car l'Agglomération a besoin d'avoir un aéroport fort, puissant. Il demande des investissements mais la Communauté d'agglomération ne peut pas les faire parce que c'est en dehors du territoire ! Est-ce que c'est intelligent d'être obligés d'arrêter le tramway à la limite de Pérols et de ne pas faire les trois kilomètres qui restent pour aller jusqu'à la mer parce que la commune concernée est contre l'Agglomération de Montpellier ! Est-ce que c'est intelligent de construire à Pérols une usine d'assainissement qui va coûter

15 millions d'euros aux contribuables alors qu'en se branchant sur l'usine d'assainissement de l'Agglomération on fait 6 à 7 millions d'économie !

Moi, j'ai envie de crier aujourd'hui, j'ai envie de dire que ça suffit ! Il faut arrêter ces divisions d'élus qui défendent leur pré carré comme si c'était l'intérêt général. L'intérêt général veut que l'on remette les choses à plat. Et puis si les élus ne sont pas assez intelligents pour se mettre d'accord, que le préfet qui représente l'Etat tranche en défendant l'intérêt général ! Je trouve que la loi Chevènement avait dans ce domaine une position coercitive qui était intelligente. On a eu huit collectivités locales qui sont sorties de l'Agglomération parce qu'on a fait voter en catimini à l'Assemblée nationale un texte de loi à 1 heure du matin pour leur permettre d'aller à l'encontre de la loi Chevènement et de sortir du territoire. Elles ne voulaient pas être dans la Communauté d'agglomération parce qu'elles ne voulaient pas le PLH, parce qu'elles ne voulaient pas de logements sociaux. Est-ce que c'est ça l'intérêt général ?

Sarkozy, ce n'est pas ma tasse de thé mais, globalement, renforcer les Régions et les Communautés d'agglomération, cela me paraît intelligent. Ce n'est pas parce qu'il est de droite et s'appelle Sarkozy qu'il faut obligatoirement rejeter la totalité de sa loi, il y a certainement des améliorations importantes à y apporter, mais les financements croisés, est-ce que vous trouvez que le contribuable y voit clair quand une piscine ou un équipement sportif est financé à 15 % par le Département, à 20 % par la Communauté d'agglomération ? Puis après, c'est la bataille des logos ! Est-ce que c'est ça qui fait avancer les choses ?

Voilà ce que j'avais envie de vous dire. C'est peut-être iconoclaste, cela ne correspond peut-être pas aux discours habituels que vous avez depuis ce matin. Aidez-nous, faites bouger les lignes, il faut que ça change, cela ne peut pas continuer comme ça, autrement on va disparaître.

Alain Bourdin

Evidemment votre discours me plaît bien par certains côtés, je connais autant que d'autres toute une série de dérives et de vues à court terme et suis tout à fait convaincu de l'importance de la Région et de l'importance des Communautés. Mais si je relie aux deux tables rondes précédentes, c'est-à-dire à la question du périurbain que l'on a évoquée tout à l'heure et à la question de la culture, on voit que l'on est ici sur un territoire économiquement et sociologiquement très fragile, très complexe, avec des possibilités d'explosion, des choses qui vont mal et dont on ne parle pas, etc. Est-ce que, malgré tout, un maillage de collectivités locales un tout petit peu contradictoire dans certains cas ne sert pas aussi à gérer cette complexité des sociétés locales ?

François Delacroix

Dans tous les exemples que je peux trouver, je ne le crois pas. Vous avez parlé de la culture. Frêche avait un premier adjoint qui est aujourd'hui président du Conseil général. Quand il était premier adjoint, il était viscéralement contre le Printemps des comédiens qui est un festival culturel important financé par le Conseil général et qui a la caractéristique de se passer à Montpellier en même temps que le Festival international de danse. C'est vraiment judicieux... Il devient président du Conseil général mais il ne change rien, les deux manifestations ont lieu en même temps sans que l'on se préoccupe de l'intérêt des gens. Est-ce que vous ne pensez pas qu'il serait plus intelligent pour un Conseil général de faire de la culture dans le monde rural ou à Béziers qui est un désert culturel dans tous les domaines ?

Concernant les zones d'activité économique, est-ce que c'est intelligent d'avoir la concurrence que nous avons aujourd'hui ? L'Agglomération de Montpellier a une politique

économique intelligente de zones d'activité qu'elle place un peu sur tout le territoire, dans toutes les communes pour éviter les déplacements et qu'elle marie avec du logement. Mais que font les Communautés de communes tout autour du périmètre de la Communauté d'agglomération ? Elles ouvrent des zones d'activité à la limite du périmètre. Qu'est-ce qu'on a après ? On a la concurrence des chefs d'entreprise qui discutent du prix des terrains. L'Agglomération est riche, elle peut se permettre de résister, mais les petites communes qui se lancent dans ces zones d'activité sont obligées de passer sous les fourches caudines des entreprises et elles ont des zones d'activité qui sont hyper déficitaires. Et qui paye ? Les contribuables. Vous avez parlé de l'aménagement harmonieux du territoire, du SCOT, etc. Je peux vous dire que la Communauté d'agglomération en matière de SCOT est exceptionnelle mais tout autour on fait n'importe quoi : des lotissements placés n'importe où sans penser à la complémentarité avec la capitale régionale, etc.

J'ai le sentiment que le vrai problème aujourd'hui c'est de revenir aux fondamentaux : l'intérêt général, pas l'intérêt des élus. Qu'il y ait 3 000 élus de moins au niveau national, dans le cadre de la mondialisation je peux vous dire que les Chinois ils s'en tapent totalement, et les Français aussi ! Ce que les Français veulent c'est avoir des élus intelligents qui travaillent ensemble, qui tirent dans le même sens. On a la chance, et l'inconvénient, d'avoir un président d'Agglomération haut en couleurs, un personnage qui fait bouger les lignes et qui devient pour ceux qui sont autour un prétexte : « On ne va pas dans l'Agglomération de Montpellier parce qu'il y a Georges Frêche », « On ne va pas donner l'assainissement de Mauguio à la Communauté d'agglomération de Montpellier parce que c'est Georges Frêche »... Mais cela coûte 6 à 7 millions de plus aux contribuables de Mauguio ! Dans la situation d'endettement des collectivités locales, toutes, de gauche ou de droite, Conseils généraux, grandes villes, ne croyez-vous pas que l'on a intérêt à remettre en cause ce type de fonctionnement ?

Alain Bourdin

Je me tourne maintenant vers Jules Nyssen avec une question un peu spécifique. Montpellier, ville qui a élaboré un projet urbain très fort, très structuré, sur la durée, c'est un peu une situation complexe, peut-être bizarre, de se retrouver avec presque plus d'instruments pour réaliser le projet urbain. Comment est-ce que vous sentez ça ?

Jules Nyssen, *directeur général des services à la Ville de Montpellier*

Il y a un truc qui est connu un peu partout en France, c'est le SCOT de Montpellier pour sa qualité. On aurait pu se poser à l'époque la question de savoir quelle était la légitimité d'une Agglomération de conduire un SCOT quand la légitimité démocratique et les outils étaient dans les communes. Pourtant, on y est arrivé. Je pense donc que l'on peut vraiment répondre à la question de la même façon, simplement en la retournant.

Je vais revenir à la réponse précise à cette question mais vous me permettrez quand même d'apporter ma pierre au débat qui a précédé. Je trouve à titre personnel que cette réforme territoriale a des qualités et des défauts mais qu'elle a le mérite d'exister. Comme l'a dit François Delacroix, on ne pouvait pas rester où l'on en était. D'ailleurs je constate que tout le monde se plaignait de l'organisation actuelle des systèmes, aujourd'hui tout le monde se plaint de cette réforme, mais en même temps on est tous ici régulièrement invités à participer à des colloques, nous écrivons des articles et des communications sur les conséquences de cette réforme et les débats qui ont eu lieu jusqu'ici démontrent bien que le cadre global est maintenant à peu près acté, ce qui n'était quand même pas si évident que ça. On peut lui trouver des bons et des mauvais côtés mais elle a le mérite d'exister et elle fera bouger les choses.

Ce qui me paraît certain, surtout quand on la regarde dans la durée, c'est qu'elle dessine quand même un certain nombre de lignes de force qui me paraissent représenter des tendances un peu inéluctables. Les choses vont beaucoup moins loin que ce qui se dessinait déjà dès le rapport de Pierre Maurois, le rapport Balladur et la multitude de rapports qui se sont succédés avant d'arriver à l'avant-projet de loi. On est revenus en arrière mais il y a quand même un certain nombre de tendances. A mon avis, il y en a une claire autour de la formation d'un couple Région/Département, et quel que soit le mode de scrutin des élus de ce couple il ne fait aucun doute pour moi que c'est l'échelon régional qui l'emportera parce que c'est le sens de l'histoire, c'est la référence européenne. Et puis, quand on appartiendra à deux structures, c'est évidemment celle qui englobe les autres qui prendra rapidement le pas sur la première. Selon ce que l'on choisira comme mode de scrutin, on ira plus ou moins vite et ce sera plus ou moins intelligent. Ça, c'est la première tendance.

La seconde tendance c'est l'émergence d'un fait métropolitain autour du couple communes/intercommunalités. Quand on regarde le nombre de pages de ce projet de loi consacré à la métropole, à sa constitution, à ses compétences, à son fonctionnement, et le peu de place qui est laissé au reste, on voit bien que c'est ça un des éléments majeurs, et cela ne va pas forcément non plus dans le mauvais sens.

J'adhère tout à fait à ce qui a été dit tout à l'heure sur l'émergence probable d'une citoyenneté communautaire autour de la fiscalité directe, autour de l'élection au suffrage universel. D'ailleurs ce système de fléchage existe depuis longtemps à Paris, Lyon et Marseille. Evidemment, cela s'est fait dans des scénarios inversés, là la légitimité vient des communes et elle monte vers l'échelon communautaire. A Paris, Lyon et Marseille c'était plutôt dans l'autre sens, n'empêche que cela fonctionne déjà comme ça depuis longtemps. Donc cela conduit à s'interroger sur le rôle des communes par rapport à l'intercommunalité et réciproquement. Je crois beaucoup à l'émergence de ce fait métropolitain avec des enjeux qui sont démocratiques.

Il me semble que cela pose quand même quelques problèmes qui ne seront pas tous évoqués. Evidemment, cela répond à une aspiration que tout le monde peut ressentir qui est une aspiration de lisibilité, c'est-à-dire de qui fait quoi. Cela va de pair avec une évolution indispensable qui est pour l'instant assez peu évoquée de la fiscalité locale et de la réforme. A cet égard, Philippe Valletoux vient de produire pour le Conseil économique et social un nouveau rapport qui met un peu le contribuable citoyen au cœur du débat et qui essaie de repenser l'architecture du système fiscal autour de cette problématique de qu'est-ce que c'est la fiscalité, en quoi cela symbolise un élément de citoyenneté et à quel point on est arrivés aujourd'hui avec un système qui est devenu tellement flou et incompréhensible qu'il ne joue absolument plus ce rôle.

Il me semble qu'il y a quelques problèmes que l'on peut évoquer ici qui sont liés au sujet. J'ai parlé de fait métropolitain et je l'ai fait un peu exprès parce qu'évidemment la construction de structures intercommunales consolidées c'est valable pour tout le territoire mais on voit très bien qu'il y aura les métropoles qui sont promises à un bel avenir avec une visibilité à l'échelon européen, la capacité de s'inscrire dans des réseaux de ville et d'atteindre enfin un niveau de lisibilité qui, dans ce pays qui reste ultracentralisé, était pour l'instant surtout réservé à Paris et à quelques autres capitales européennes. Mais cela pose quand même la question de ce qui va se passer autour de sa métropole, et ça on n'en parle pas beaucoup. A mon avis, le débat sur le rôle et la fusion du couple Département/Région devrait se porter sur ces questions-là : qui va gérer les problématiques qui se posent entre les métropoles dans ces territoires interstitiels ? C'est autour de ça qu'il faudrait réfléchir, au rôle de la future entité issue de la Région et du Département, avec un élément sans doute un peu nouveau qui est que, contrairement à ce que l'on a toujours connu dans ce pays, selon que l'on habite en zone

urbaine ou en zone rurale, on n'a pas forcément les mêmes niveaux d'interlocuteurs en face de soi, ce ne sont pas forcément les mêmes collectivités qui font les mêmes choses. Je pense que ça c'est quelque chose de nouveau, c'est une vraie rupture par rapport à la tradition française.

Je crois qu'il y a autre chose qui est assez absent de cette réforme c'est qu'elle ne résout absolument pas l'absence totale de représentations parlementaires de nos collectivités locales. Ce qui fait qu'encore aujourd'hui on peut entendre un président de Conseil régional expliquer qu'il faut absolument qu'il soit aussi député parce que s'il ne l'est pas, il ne voit pas les ministres, il ne pèse pas à Paris et il n'obtient rien pour sa région. Quel dénigrement de l'échelon régional que d'entendre des choses pareilles !

Je suis depuis longtemps partisan pour que l'on constitue une espèce de Sénat des territoires, c'est une idée assez répandue, dont les élus seraient élus de droit de par leur mandat local et il y aurait au niveau parlementaire une représentation des citoyens à l'Assemblée et une représentation des collectivités au Sénat, comme cela existe d'ailleurs dans un certain nombre d'autres pays. Cela permettrait aux collectivités de maîtriser un peu leur destin. En 1982, Gaston Deferre a créé des pouvoirs locaux, il s'est appuyé sur eux et ensuite il a construit la suite de la réforme. Mais aujourd'hui ces pouvoirs locaux sont quand même traités par le mépris, d'autant que le déséquilibre croissant qui s'est installé sur le plan politique entre la couleur politique du gouvernement et la couleur politique de la majorité des collectivités enferme tout ça dans un débat un peu politicien. Ce sont là deux aspects des choses sur lesquels il faudrait approfondir à mon sens la réflexion.

Maintenant, pour en revenir à la question que vous posiez au départ, moi je ne suis pas inquiet, je suis pour la métropolisation, pour la consolidation de l'échelon communautaire parce que c'est le sens naturel des choses, surtout quand on vit, comme c'est le cas ici, dans un territoire où il y a une ville-centre qui est la ville-centre de l'agglomération – le plus petit quartier de Montpellier est plus grand que la plus grande des villes de l'agglomération – mais qui est aussi le poumon de toute la région. Quand François Delacroix dit que le territoire pertinent c'est le territoire régional, c'est un peu caricatural mais ce n'est pas non plus complètement faux. Contrairement à d'autres régions comme PACA et dans une moindre mesure la Région Aquitaine ou quelques autres, il y a ici un poumon qui irrigue un territoire dans son entier. Je crois donc que c'est le sens des choses et je n'en ai pas vraiment peur.

Par contre, ce que cela va nous imposer comme exercice, et je vais en venir au projet urbain, c'est de réfléchir aux enjeux en termes de démocratie locale. Parce que pourquoi, au fond, on fait toutes ces réformes ? Ce n'est pas forcément pour économiser de l'argent, je ne crois pas que cela en économisera à court terme. Ce n'est pas non plus simplement pour éviter des doublons, bien sûr que cela peut être un objectif mais ce n'est pas ça. Le vrai enjeu c'est la visibilité, c'est la démocratie locale, c'est la capacité du citoyen à peser dans l'action publique pour des choses qui le concernent directement autrement qu'en votant tous les cinq ans pour un président de la République qui a autre chose à faire que de s'occuper des problématiques du quotidien et de la vie locale.

La métropolisation ne me fait pas peur du tout, à condition que l'on s'occupe intelligemment de la façon dont les élus locaux qui sont au contact de la population, qui sont confrontés aux problématiques des gens, garderont une capacité à agir sur la décision de la structure collective à laquelle ils appartiennent. C'est ça qui fera la crédibilité ou pas du système, c'est ça qui fera que ce système améliorera ou pas l'exercice de la démocratie locale. Ce qui a longtemps fait peur aux maires dans la construction des structures intercommunales c'était le sentiment d'être dépossédés de leur capacité à agir et à répondre à leurs concitoyens. Je note

quand même que depuis 2001 l'appréhension du phénomène intercommunal a complètement changé, et neuf ans c'est très court. On voit donc qu'il y a des inquiétudes qui ont disparu.

Maintenant, il faut aller plus loin. Il ne faut pas qu'un maire, un adjoint de quartier qui s'appellera peut-être demain un maire de secteur, se trouvent complètement démunis. C'est logique que les marchés soient gérés au niveau communautaire, c'est logique que les gros outils soient mis en œuvre à cet échelon-là, mais ce qu'il faut c'est que sur le terrain on puisse actionner des leviers avec efficacité et crédibilité. Sous cette réserve, on peut fonctionner.

J'en reviens maintenant au projet urbain. Un adjoint de Georges Frêche, le plus célèbre d'entre eux, Raymond Dugrand, a dit un jour que le projet urbain n'est pas un projet d'urbanisme. Donc même si le droit du sol et la compétence urbanisme un jour immigreront au niveau communautaire, et ce n'est pas pour dans longtemps et en tout cas c'est ce qui est prévu dans la métropole, le projet urbain ce n'est pas qu'un projet d'urbanisme. Donc je ne suis pas inquiet. Le projet urbain c'est la réflexion sur les enjeux de la vie en collectivité, de la vie des citoyens entre eux, de leurs interactions, de leurs perspectives, de ce qui se passe en matière de logement, de transport mais aussi de culture, d'action sociale, de vie associative, etc. Mais qui peut s'exprimer là-dessus ? Qui est le plus compétent et le plus légitime ? Cela reste l'échelon qui est le plus près du terrain, donc l'échelon de la commune, voire l'échelon du quartier. Si l'on est capables d'organiser ça intelligemment, alors il n'y a aucun problème pour faire un projet urbain dont le périmètre territorial dépasse évidemment celui de la commune. A Montpellier, on est engagés aujourd'hui dans une démarche de projet urbain, c'est le projet urbain de la Ville de Montpellier. Pour des raisons d'ordre diplomatique on ne dira pas le contraire mais, en réalité, tout le monde sait très bien que cela n'a aucun sens de réfléchir à ça si on se limite au territoire de la commune, voire même sans doute au territoire de la Communauté d'agglomération telle qu'elle existe aujourd'hui. Ce territoire dépasse largement celui de la commune mais, par contre, les forces vives, la capacité d'impulser, elle reste beaucoup dans cette ville-centre qui rassemble des universitaires, des chefs d'entreprise, tout un tas d'acteurs de la société dite civile qui ont des choses à dire et qui ont une réflexion sur leur territoire qui n'est pas simplement celui de la commune.

Moi qui suis un peu le Petit Poucet aujourd'hui à la tribune, sachez que nous gardons cette force-là et qu'il faut savoir l'utiliser intelligemment.

Alain Bourdin

Merci Petit Poucet, mais on n'y croit qu'à moitié... On va maintenant se livrer à un autre type d'exercice. Martin, tu es chercheur, tu as aussi une expérience d' élu et tu as des idées sur la réforme. Comment réagis-tu par rapport à tout ce que l'on a dit ?

Martin Vanier, professeur à l'Université Joseph Fourier, Grenoble I

Je voudrais réagir avec cette citation de Franklin Delano Roosevelt dans un discours à Buenos Aires qui dit ceci à ses vis-à-vis argentins et brésiliens : « Messieurs, nous avons connu les gloires de l'indépendance, apprenons les gloires de l'interdépendance. » J'ai l'impression qu'en France, très longtemps après, il y a plein d'hommes politiques qui ont connu les gloires de l'indépendance, c'est-à-dire la décentralisation, la puissance locale, le gouvernement intégré, et qui ont décidé d'en rester là parce que, finalement, c'est quand même ça qui est le meilleur. L'interdépendance n'a pas l'air de les exciter beaucoup politiquement, surtout que changeant de position dans l'ensemble des territoires, tous interdépendants comme vous avez sans doute passé toute la journée à vous le dire, ils peuvent alternativement dire à un échelon ou à un autre que c'est celui-là le bon pour que l'ensemble du système territorial soit correctement géré.

Voilà pour vous dire mon éloignement à peu près radical vis-à-vis des postures développées par les interlocuteurs précédents, à l'exception peut-être d'une lecture d'un progrès réel qui est ce bloc local, encore que le mot bloc ne va pas tarder à faire problème parce que quand on est dans les blocs... J'avais appelé ça il y a quelque temps « le complexe local communautaire » parce que je pense qu'il restera complexe. Il est saisi lui aussi par une contradiction qui est d'intégrer plus et de continuer à étendre. Mais évidemment, quand on fait venir de nouveaux joueurs, on reprend vingt ans de retard sur les cultures de l'intégration et les progrès que l'on pourrait faire politiquement et administrativement dans la mutualisation, l'abaissement des niveaux de souveraineté des élus qui acceptent de se fondre dans le communautaire sont reperdus si l'on franchit encore une étape d'extension. C'est la course de l'obus et du blindage et à un moment donné il faut sortir de cette posture politique, et même à cet endroit-là ce sera nécessaire. Mais globalement j'adhère à cette lecture du progrès historique qui consiste à faire émerger un pouvoir politique d'agglomération, un être politique, y compris citoyen. Je pense que si personne ne le dit, cela nous conduit quand même, à une perspective d'une dizaine ou d'une vingtaine d'années, à la question du quatrième niveau de collectivité locale. Il ne faut pas se voiler la face devant quelque chose que personne ne prononcera parce que cela crispait beaucoup la perspective mais c'est bien de cela dont il s'agit.

Les termes d'optimum, d'aire pertinente, de clarification, de simplification, ne font plus depuis longtemps partie de mon vocabulaire d'observateur et d'analyste bien que j'aie entendu de très nombreuses fois les discours ici présentés qui, je dois rassurer M. Lacroix, ne sont pas du tout iconoclastes mais parfaitement conformes à un grand nombre de postures politiques que je ne peux pas écarter d'un revers de main. C'est la posture de la puissance politique, c'est-à-dire : donnez-moi les clés de la maison et je trouverai les solutions que les autres acteurs politiques tardent, peinent, et sont incapables à mettre dans l'arène politique. Mais moi je crois que la politique c'est justement une arène, c'est justement un art de trouver des arrangements, de les construire, et de les construire inlassablement, surtout en démocratie, et que le système qui fait vraiment la preuve de sa défaillance c'est celui qui bloque l'arrangement et qui rend impossible la négociation, ce n'est pas celui qui est en défaut de sa puissance.

Donc on a un problème dans ce pays, et je pense qu'on l'a dans tous les pays du monde, y compris en Espagne, dans la patrie d'Apple et ailleurs, et certainement beaucoup en Californie, qui est le problème du rapport du politique et du territorial. Nous avons hérité de, et continuons à cultiver, une conception politique qui est très territorialisée, qui est sur-territoriale et qui pense que face à la complexité contemporaine des aires urbaines de plus en plus diffuses – si vous avez atteint les limites du Languedoc-Roussillon c'est effectivement assez pathétique mais j'aimerais quand même bien entendre l'avis des Perpignanais sur le sujet... – il n'y a qu'une solution c'est de porter le ressort du politique toujours plus loin. Le bon horizon, on aura fait la boucle, c'est l'Etat et donc on va confier les clés de l'intérêt général au préfet, cela nous rappellera une belle époque...

En réalité, je pense que le deuil fondamental qu'il faut faire ce n'est pas tant celui de ces postures de clubs politiques de petits élus qui se sont insérés dans ce système pour défendre des intérêts limités mais ô combien généraux, mais des intérêts généraux très limités et qui fabriquent du club communal à tire-larigot sur les périphéries. Ça, c'est effectivement une bataille et là je rejoins les interventions précédentes. Le fond du problème ne reste pas là quand même. Le fond du problème c'est de décoincer ce rapport à la gloire de l'indépendance et de construire un rapport à la gloire politique, c'est-à-dire la vertu, le politique au sens presque éthique de la chose dans le ressort de l'interdépendance. C'est pourquoi je trimble un discours qui de temps en temps trouve écho sur l'interterritorialité parce que je pense que

c'est la seule façon de fabriquer réellement ce politique négocié, cet agencement de territoire, cet arrangement qui permettra d'étirer les lignes de tramway, d'eau, et tous les autres systèmes nécessaires à la vie contemporaine là où pour l'instant on n'arrive pas à les étirer.

Pour finir, je remarque quand même que pour que la table ronde fonctionne et qu'elle ne soit pas trop désagréable jusqu'à mon intervention, il faut que le Département ne soit pas là...

Débat

Emmanuel Négrier

Martin Vanier a parlé de la fâcheuse tendance des politiques à croire que le pouvoir était indissociable du territoire. J'aimerais avoir de plus amples développements sur cette question.

Martin Vanier

En France, 90 % de l'eau potable est gérée par de grands groupes privés en situation de délégation de service public et 75 % de l'offre de transport urbain l'est également. Ce sont d'ailleurs grosso modo les mêmes opérateurs. C'est la situation de la plupart des pays développés mais pas tous. Ces biens publics sont desservis et sont mis sur le marché de l'intérêt général aux Pays-Bas à 100 % par des opérateurs publics, ils le sont grosso modo à 100 % par des opérateurs privés au Royaume-Uni. Tout cela pour dire qu'il y a des agencements de pouvoirs sur la question des réseaux qui font quand même l'essentiel de notre cadre de vie : éteignez vos portables, ne prenez pas le tramway, coupez le robinet d'eau, ne montez pas dans le TGV et vous aller comprendre que le territoire est sans doute un cadre d'action, de vie, de décisions et de droits, mais sans les réseaux il n'est plus rien. Or ces réseaux-là échappent à toute forme de décision, contrôle démocratique, élection, arbitrage, débat public la plupart du temps. Sauf en cas de controverse et de bataille bien rangée par des efforts idéologiques de personnes qui sont généralement peu écoutées. Je renvoie à quelques grandes batailles de l'eau à Grenoble, à Saint-Etienne ou ailleurs.

Donc il me semble qu'il y a à inventer une figure politique non territoriale, il y a la place pour le faire. J'appelle à une exploration du fait que si le politique c'est ce que l'on construit en commun pour se donner des capacités de répondre à quelque chose qui est beau qui s'appelle l'intérêt général – qui a été capturé par l'Etat, on le sait bien, et la question est de savoir le recréer ailleurs – pourquoi faudrait-il s'enfermer dans des périmètres alors même que la société mobile n'arrête pas de bousculer ces périmètres et qu'on n'arrive plus à comprendre quel est le bon, et il n'y en a pas de bons. Pourquoi n'irions-nous pas explorer des formes de construction politique, certes c'est un peu compliqué et révolutionnaire, qui nous tourneraient vers la possibilité de donner notre avis, nos impôts, nos capacités de peser sur des choix qui sont très importants dans notre vie quotidienne, qui sont ceux des services en réseaux, sans abandonner le registre territorial qui a une capacité énorme d'intégration parce que c'est dans un périmètre territorial que l'on va trouver tous les besoins d'une population, ce n'est pas sur le réseau de la SNCF, c'est sûr. N'empêche qu'il y a une possibilité de compléter cette construction politique qu'il faut inventer, très loin de la réforme. C'est pour ça que cette réforme territoriale il fallait la faire il y a trente ans, aujourd'hui ce n'est vraiment plus le sujet, de mon point de vue.

De la salle

Nous n'avons pas abordé la problématique des compétences générales. Il me semble que la compétence générale du logement social est une compétence de l'Etat. Si l'on va vers plus de lisibilité, cela veut dire que l'Etat reprend en main la politique du logement. L'année dernière, 840 millions d'euros ont été attribués sur le budget de l'Etat au logement social mais en 2011

on ne nous annonce que 160 millions d'euros. Je pense donc que l'Etat attend quelque part que les collectivités locales viennent l'aider.

Jules Nyssen

Je ne sais pas si l'on ne fait pas beaucoup d'histoires autour de cette affaire de la compétence générale. Je pense que c'est surtout les présidents de Région et de Département qui s'en offusquent parce que, jusqu'à une époque relativement récente les élus que l'on trouvait dans les Régions s'intéressaient plus aux problématiques de leur collectivité qu'à des problématiques purement régionales et, sous couvert de clause de compétence générale, on pouvait faire un peu tout et n'importe quoi.

Je crois qu'il ne faut pas restreindre l'imagination des collectivités à inventer des politiques publiques pour répondre à des problèmes sociaux qui se posent, on ne perdra aucune richesse à préciser un peu qui s'occupe de quoi. Avant la loi dite Raffarin, dans le domaine notamment du développement économique les Régions étaient supposées faire un schéma de développement économique à l'intérieur duquel s'inscrivaient les aides des Départements et des Agglomérations. Cela n'a pas duré très longtemps. Après, la loi dite Raffarin a complètement supprimé la dimension un peu normative de l'intervention de l'échelon. En tout cas, je ne suis pas sûr que ce combat sur la clause de compétence générale soit le combat le plus important à mener.

Christian Fina

Au niveau de l'habitat social, il y a les PLH qui se mettent en place et qui définissent les parités, etc., tout ce qui accompagne le dispositif. Il y a certes la problématique du financement des réalisations mais la vraie problématique est aujourd'hui celle du foncier. La difficulté des collectivités à réaliser du logement social c'est la difficulté à trouver du foncier qui soit à des prix suffisamment abordables pour pouvoir réaliser des programmes. Il y a une notion qui est en train d'évoluer aussi c'est la notion de la capacité de préemption des collectivités sur les questions foncières. On sait que cette question-là est en débat et que probablement cette opportunité qui était offerte aux collectivités risque de disparaître, ce qui va positionner le logement social au même titre que le logement privé et dans la concurrence avec les opérateurs privés.

Je crois que dans cette réflexion-là, à un moment donné la question de la compétence établie et exercée est une vraie notion. Malgré ce que j'ai pu entendre tout à l'heure, on est tous d'accord pour être un peu anarchistes sur les bords, mais l'anarchie a ses limites, à un moment donné si l'on avait pris la mesure au niveau national du concert européen et du concert mondial, la réforme que l'on est en train d'essayer de mettre sur pied aujourd'hui il y a bien longtemps qu'on l'aurait faite. Des pays comme l'Angleterre, comme la Grèce ou l'Allemagne ont réglé le problème des collectivités territoriales d'une autre manière que nous. Et même s'il y a des fortunes diverses aujourd'hui, on se rend compte quand même qu'il y a probablement moins de difficulté à trouver une cohérence de politique générale dans ces pays. On voit que l'Allemagne a tiré son épingle du jeu sur le plan économique, que l'Espagne, même si elle a des aides européennes et souffre un peu aujourd'hui, a quand même réussi à profiter de cette organisation-là pour surfer sur la vague et progresser largement. On a un peu l'impression que notre bon vieux pays est resté un peu aristocrate sur les bords et qu'il a du mal à sortir de sa gangue institutionnelle. Je crois que c'est là le fait majeur.

Comment en sortir ? On essaie mais je n'ai pas le sentiment aujourd'hui que ce qui nous est proposé va nous permettre de franchir une grande étape.

Jules Nyssen

En matière de logement social, l'Etat intervient, il a délégué aux Agglomérations l'aide à la pierre, il gère les crédits de l'ANRU, la ville détient des terrains... Tout le monde intervient dans un truc qui nécessite de faire des réunions chez le préfet où les élus sont d'une certaine façon assez déresponsabilisés sur un certain nombre de choses qui devraient relever de leurs prérogatives. Derrière la question des compétences, il y a une question de démocratie locale, de visibilité de l'action publique, de cohérence. Jusqu'ici, la compétence générale a surtout servi à l'Etat à faire financer par les collectivités des choses sur lesquelles il s'est désengagé, comme la culture par exemple.

De la salle

Je voudrais savoir, en termes de perspectives ou d'espoir pour une réforme territoriale de demain, quel peut être le rôle des administratifs pour au moins mutualiser leurs services de manière à économiser et impulser les projets collectifs dont on parle qui sont décidés et impulsés par les élus. Ils ont également un rôle important.

François Delacroix

Entre Jules Nyssen et moi, vous ne faites pas passer une feuille de papier à cigarette là-dessus, nous sommes tous les deux à cent pour cent d'accord. C'est impératif que dans les années à venir, il y ait une mutualisation des services. Est-ce que vous croyez que ce ne serait pas logique que pour une Communauté d'agglomération de 300 000 ou 450 000 habitants, cela dépend comment on calcule, la gestion du personnel de toutes les communes soit faite par le même service et que le problème financier soit géré par un même service pour les trente-et-une communes et la Communauté d'agglomération ? C'est une évolution tout à fait normale. Et, dans ce domaine, on peut faire des économies considérables !



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

POPSU Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

COLLOQUE DU 7 OCTOBRE 2010

MONTPELLIER

LA VILLE INVENTEE

RETRANSCRIPTION DES DEBATS

17h30 : Clôture de la journée



Avec le soutien de :



Clôture de la journée

Jean-Paul Volle, Professeur émérite, Université Paul Valéry

Je prends la casquette d'universitaire pour remercier tous ceux qui sont dans la salle et ont répondu présents aux sollicitations qui étaient les nôtres. Je souhaiterais renouveler mes remerciements à l'équipe du programme POPSU qui a travaillé avec nous durant dix ans dans des conditions qui n'étaient pas toujours faciles car ce n'est pas toujours évident de travailler avec des universitaires, ils ont leur propre rythme, leur propre logique et cela ne correspond pas tout le temps. Je voudrais surtout dire combien, en tant qu'universitaires, nous avons apprécié les échanges fructueux avec les partenaires locaux du programme : la Ville, la Communauté d'agglomération et la SERM. Sans eux, ce programme n'aurait jamais pu atteindre les niveaux de réflexion qui ont été les nôtres, nous n'aurions jamais pu arriver à une double conclusion : la rédaction d'un ouvrage « Montpellier, la ville inventée » et la tenue de ce colloque. J'ai appris combien il était difficile d'avoir du temps libre pour la réflexion quand on est engagé dans un travail au niveau des collectivités, c'était donc de leur part très généreux de nous suivre.

Emmanuel Raoul, secrétaire permanent du PUCA

Un petit mot pour remercier l'ensemble des intervenants et vous tous ici présents. J'aimerais relever le mot conclusion qu'a employé Jean-Paul Volle. Certes, c'est une conclusion du programme POPSU 1, mais j'espère que nous pourrons associer Montpellier au programme POPSU 2, une suite de travaux un peu différents, plus axés sur les stratégies urbaines. On voit bien que Montpellier a des stratégies de long terme de manière extraordinairement forte et je crois donc que cela sera vraiment très fructueux de pouvoir continuer à travailler avec vous.

Il y a deux grandes dimensions dans le programme POPSU, c'est d'une part un travail, une co-construction avec les acteurs locaux, et d'autre part la transversalité, l'élément comparatif entre les villes où là aussi Montpellier a beaucoup à apporter à d'autres métropoles sur certains sujets mais aussi certainement beaucoup à apprendre d'elles. Je souhaite donc longue vie au programme POPSU.