La Seine-et-Marne dans la métropole parisienne
« Grand Paris, Grenelle, SDRIF, quels enjeux de développement territorial pour le département ? »

Lundi 7 novembre 2011

LE COLLOQUE EN QUELQUES « MORCEAUX CHOISIS » :

« Les projets urbains sont des projets de transformation des situations antérieures »

« ce qui est soutenable est acceptable, donc défendable»

«d'un point de vue architectural, la question de la transformation du patrimoine ancien n'est plus un problème»

« les bons projets ne sont pas toujours l'apanage des grandes villes riches »

« si l'on raisonne en forme urbaine, en espace urbain, en quartier ou en espace de vie, la logique de densification devient acceptable »

« La densification douce peut permettre aux propriétaires de répondre aux besoins transgénérationnels »

« le passage d'une culture de normes à une culture de projets »

« un développement urbain qui n'aurait comme composante que le développement de logements ne serait pas un développement urbain »

« Un bon équilibre doit être trouvé entre extension et densification urbaines »

« L'intensification urbaine est non seulement une densification, mais également l'apport d'un certain nombre d'activités, la proximité des transports en commun et la mixité proche et assurée entre l'habitat et l'activité. »

« Il ne s'agit plus de revendiquer un équilibrage, mais de tirer le meilleur parti de l'appartenance de la Seine-et-Marne à la métropole francilienne »

« le développement actuel de la Seine-et-Marne n'est plus soutenable »

« L'AEU réalisée sur le SCoT de Marne, Brosse et Gondoire a permis de renforcer l'évaluation environnementale, d'aller au-delà de la stricte réglementation »

« La transition du logement individuel majoritaire au logement collectif majoritaire réussira grâce au niveau de services, à l'attractivité de l'environnement et à la qualité du bâti »

Table ronde 1
Comment gérer la mutation de l'existant ?

Animateur : Christine DESMOULINS, journaliste.

Intervenants :
- François GRETHER, architecte-urbaniste, grand prix d'urbanisme
- Guy GEOFFROY, Député-maire de Combs-la-ville, Président des éco-maires
- Michel CHARTIER, Président de la CA Marne et Gondoire
- Eric ALONZO, Professeur à l'école d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée
- Michel GREUZAT, expert-géomètre, pilote de la démarche Agenda 21
- François DUBOIS, Directeur du service Aménagement de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France

Après avoir présenté les intervenants, **Christine Desmoulins** invite **François Grether** à exposer ses constats sur l'urbanisme et à expliquer l'intégration des projets dans une ville tout en préservant ses spécificités.

François Grether évoque son expérience professionnelle, la définissant comme une vie de projets tant il a travaillé et contribué à de nombreux projets en France. Il souligne l'importance de promouvoir et de défendre le principe et la démarche de projets, qui ne sont pas toujours bien acceptés.

Il rappelle que les projets urbains sont des projets de transformation des situations antérieures : un territoire ayant déjà une trajectoire et une évolution, le projet doit intervenir dans un moment de changement sans pour autant compromettre son avenir. En ce sens et par son rapport au temps et aux territoires, le projet urbain se différencie donc du projet d'architecture. **Il faut être capable non seulement d'ambitions de grande ampleur suffisamment solides dans le temps, mais également d'élaborer des projets à court terme répondant à des besoins urgents.**

Il ajoute que les évolutions concernant les aspects « développement durable » ont émergé au fil du temps. D'abord en 1990 avec la préoccupation de la gestion de l'eau et de la pollution des sols, puis dans les années 2000 avec la question des économies d'énergie. Ces notions amènent à évoquer de nouveau la densité de la construction aujourd'hui. En effet, avec les difficultés que provoque l'étalement urbain actuellement, le terme « densité » redevient acceptable.

De plus, si l'on considère qu'il n'existe aucune méthode ou dogme pour fabriquer un projet, estimant que chaque projet est une démarche particulière et spécifique à un questionnement, l'intégration de la densité devient implicite : les

enjeux ou les différences de développement entre certaines parties des territoires générant souvent le besoin de développements ou d'aménagements nouveaux. Le contexte peut donc influencer fortement le projet, tout comme le projet peut renouveler totalement le contexte. Ce rapport entre projet et environnement existant entraîne alors un grand mouvement général de la vie.

Ne s'étant jamais considéré comme un auteur, **François Grether** pense que les villes et les territoires se transforment à partir de logiques de longues haleines : le projet étant parfois inscrit avant même sa réalisation.

Il évoque ainsi le projet Confluence de la ville de Lyon qui consistait à développer le centre contemporain d'une agglomération considérablement étalée, non seulement en respectant les perspectives actuelles de la ville, mais également en favorisant son devenir. Avec cet exemple, il souligne que les projets peuvent être soumis à des acteurs ou à des politiques différentes au cours de leur réalisation, mais que leur logique perdure et s'impose malgré tout.

Il mentionne également la logique de projets mise en place sur la côte ouest après la tempête Xynthia qui lui a permis de travailler notamment sur les questions d'étalement urbain, de prolifération des lotissements pavillonnaires plus ou moins bien faits, de la place des petites villes (toujours les parents pauvres des différents réseaux en France) et du rapport entre les espaces ouverts agricoles et les systèmes urbains. Problématiques auxquelles la Seine-et-Marne est également confrontée.

Enfin, il conclut en regrettant la dichotomie entre les thèmes des tables rondes, soulignant que le phénomène urbain concerne autant l'existant qui se transforme que les extensions urbaines et qu'il faut donc s'habituer à travailler avec toutes les composantes du monde urbanisé, sans forcément prôner l'état urbain.

Christine Desmoulins remercie M. Grether et donne la parole à **Guy Geoffroy** pour évoquer la reconstruction de Combs-la-Ville dans le périmètre de la ville nouvelle de Melun-Sénart, l'importance d'une politique en tant que porteur de projets ainsi que celle de la notion local-global.

Avant de débuter son propos, **Guy Geoffroy** revient sur l'apparente opposition des thèmes des tables rondes qui, selon lui, justifient l'émergence des deux facettes de la question concernant l'évolution urbaine des territoires.

Il évoque ensuite l'association des éco-maires. Association créée il y a une vingtaine d'années par des élus de toute tendance politique soucieux de la prise en compte de la défense de l'environnement dans le fait urbain et, désormais, de la promotion de cet environnement au travers du concept de développement durable. Forte de ses 20 années d'expérience, l'association a démontré la nécessité du partage, entre les communes et leur population, d'un certain nombre de préoccupations et d'idées fortes pouvant faire projets afin de doter les villes de nouveaux équipements.

La Seine-et-Marne est bien au cœur de cette problématique de recherche des nouveaux équipements. Il faut trouver un équilibre pour les villes denses d'hier qui se sont appauvries en leur centre et qui doivent le reconquérir, comme pour les communes qui, loin de tout grand centre urbain, peinent à trouver leur place, mais également équilibrer les secteurs fortement urbanisés.

Ces difficultés ont été induites par le desserrement de Paris et de sa proche banlieue décennie après décennie. Combs-la-Ville en est un exemple assez caractéristique puisque sa population est passée de 10 à 20 000 habitants en 30 ans. Ayant apprécié, dans l'intervention de M. Grether, la notion d'insertion des projets dans les villes sans leur enlever leur histoire, il souligne qu'une certaine forme de densité est bien à l'origine des villes. Cependant, cette densité fait peur aux seine-et-marnais puisqu'elle est d'un nouveau genre. En effet, il ne s'agit plus de villes à la campagne comme l'indiquait Alphonse Allais, mais bien de transformer la campagne en villes. Aussi, la problématique de la Seine-et-Marne, confrontée à la proximité de Paris ainsi qu'à tous les canons nécessaires, indispensables et porteurs de développement durable, est bien d'être capable de s'adapter à cette pression tout en conservant son identité.

Il en vient donc à la conciliation du local et du global. La méthode consistant à afficher les ambitions d'équilibre, notamment par les chiffres, il donne l'exemple de Combs-la-Ville. Territoire d'environ 1 400 hectares répartis en 400 hectares de bâtis, 400 hectares d'espaces protégés, 300 hectares de zones développées économiquement ou appelées à l'être et 300 hectares dédiés à l'agriculture. La première décision fut de rendre à l'agriculture les 180 hectares promis à l'urbanisation en tâche d'huile dans l'ancien SDAURIF. En effet, cette urbanisation était devenue totalement illusoire au regard de la concentration nécessaire de l'habitat par rapport aux problématiques environnementales, de déplacement, d'utilisation des énergies et de pollution. Ainsi, il faut donc reconstruire la ville sur elle-même tout en conservant l'identité de la commune, sachant que **cette nécessité de requalifier un secteur et de le densifier dans des proportions acceptables apportera un mieux-vivre**.

Ce constat amène donc la question du logement social. Combs-la-Ville n'étant pas située en zone ANRU, construire des logements sociaux au cœur de la vieille ville compte tenu de la pression foncière est une gageure qu'il faudra affronter et pour laquelle il faudra s'armer d'une volonté forte de concertation et de partenariats. Il ne faudrait pas renouveler la stratégie de certaines communes qui, ayant urbanisé les espaces disponibles en périphérie en raison d'un foncier moins cher, ont mis à mal l'harmonie des collectivités. Il est important de restaurer cette harmonie non seulement avec le maintien et le développement d'un équilibre dans la répartition des logements, mais également grâce à **la présence nécessaire du logement social dans les vieux cœurs de villages devenus les petites villes du département.**

Christine Desmoulins note que la densité peut également préserver les ménages du surendettement et que le logement collectif a beaucoup à offrir pour casser le rêve du pavillon individuel.

Guy Geoffroy acquiesce et ponctue le propos en traduisant le terme « durable ». Le développement durable étant la moins mauvaise traduction du terme anglais *sustainable.* Il regrette que la formulation « développement soutenable » ne soit pas utilisée. **En effet, ce qui est soutenable est acceptable, donc défendable. Ainsi, il est important pour la Seine-et-Marne de continuer à se développer d'une manière mieux maîtrisée avec une densité soutenable.**

En conclusion, il souligne qu'une trop forte densité n'est pas acceptée et que, à ce titre, elle n'est pas soutenable. Il faut donc prendre en compte l'acceptabilité par les populations du type de développement conseillé car elles estiment trop souvent qu'il leur est imposé et non proposé.

Christine Desmoulins le remercie et donne la parole à **Eric Alonzo**.

Eric Alonzo rappelle qu'il représente l'école d'architecture de la ville et des territoires de Marne-la-Vallée. Il souligne que la formation d'architectes urbanistes est le bras armé de cette réflexion sur les questions urbaines et que, chaque année au sein de l'école, des études sont menées sur les commandes passées par les collectivités locales.

Le concept de la transformation de la ville sur la ville est évident et présent dans toutes ces études puisque, en Seine-et-Marne comme ailleurs, trop de territoires ont été gaspillés. L'intervention au sein des zones déjà urbanisées devrait permettre de répondre pratiquement à tous les besoins.

Questionné par **Christine Desmoulins** sur la façon de traiter le rapport entre le contemporain et l'existant, aussi bien dans les zones protégées que dans celles plus ordinaires, et compte tenu des nouveaux enjeux de densification, **Eric Alonzo** répond qu'une étude concernant spécifiquement les interventions dans les centres constitués de centres anciens est justement en cours dans la ville de Melun. Selon lui et **d'un point de vue architectural, la question de la transformation du patrimoine ancien n'est plus un problème**. Il se propose d'appuyer son propos au travers de quelques diapositives.

Castelnau-Montratier dans le Lot, est une ville de moins de 2 000 habitants qui possède un centre ancien d'origine médiévale ainsi que de très beaux terrains en périphérie. Avec cet exemple, il souligne que **les bons projets ne sont pas toujours l'apanage des grandes villes riches**. En effet, cette commune a décidé de concentrer presque exclusivement tous ses équipements dans le centre ancien : une maison de retraite a notamment été construite dans une bastille du XIIIe siècle. De plus, la question architecture contemporaine/architecture patrimoniale n'apparaît plus nécessaire puisque les

architectes français savent désormais réussir ce type de transformation de l'existant.

Dans un autre village du Lot, des logements HLM ont été construits dans le centre ancien historique, mais tout va très bien et l'ABF en est même très contente. A Saintes en Charente-Maritime, la densification d'un cœur d'îlots s'est faite également avec le patrimoine ancien.

La dernière diapositive porte sur les extensions et les surélévations réalisées en 20 ans dans la ville de Montreuil. **Cette insertion de logements collectifs, notamment de logements sociaux, au cœur de la ville a permis le maintien des commerces et services de proximité** en raison de la mixité fonctionnelle et de la densité de population.

Tous ces exemples tendent à montrer que les problèmes de densification se poseraient ailleurs, comme dans les quartiers plus récents et dans les lotissements pavillonnaires où le mécanisme de la transformation de l'existant paraît résister.

Une étude concernant la création d'un transport en commun dans deux quartiers pavillonnaires (l'un à Bry-sur-Marne dans le Val-de-Marne, l'autre à Champs-sur-Marne en Seine-et-Marne) a permis la simulation de la mutation des tissus pavillonnaires dans un quartier test : sans plan d'ensemble, en travaillant parcelle par parcelle et en autorisant chaque propriétaire à agrandir et à surélever l'existant, sous réserve qu'une grande attention soit portée à chaque situation, il est apparu qu'une densification relativement importante était possible.

Il conclut en indiquant que ces aménagements permettraient de répondre en partie à la pénurie des logements en Ile-de-France, sans pour autant retirer les avantages que procurent ces quartiers pavillonnaires.

Christine Desmoulins le remercie et donne la parole à **Michel Chartier**.

Michel Chartier indique qu'il est le Président de la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire. Communauté d'agglomération qui a la particularité non seulement d'être en partie sur la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, mais également d'être complétée par toute une série de communes du nord de la Marne. Elle représente ainsi 15 communes et 55 375 habitants.

Il précise que la mutation de l'existant passe d'abord par un constat, puis par trois outils et enfin par la mise en place d'une série de programmes d'actions permettant les réalisations qui viennent d'être évoquées.

Le constat est la consommation des espaces et donc la nécessité de densifier les lieux déjà urbanisés. **En effet, si cette consommation perdure, la totalité des espaces sera complètement consommée.**

Trois outils ont donc été mis en place pour réfléchir à l'aménagement du territoire : le SCoT, le PPEANP et la réponse aux besoins en logements. Le but

étant de pérenniser les espaces naturels et agricoles et d'inventer un nouveau modèle urbain approprié au territoire, comme la densification des zones déjà urbanisées. En travaillant de manière fine sur les parcelles, il est apparu que 60 % des espaces naturels et agricoles pouvaient être pérennisés.

Avant de passer aux programmes d'actions, **Michel Chartier** souligne que **le mot « densification » fait très peur, mais que si l'on raisonne en forme urbaine, en espace urbain, en quartier ou en espace de vie, la logique de densification devient acceptable.**

Le premier programme d'action concerne les différentes densifications. En effet, un ancien village, un village ou une grande ville ne sera pas densifié de la même manière. **Il faut envisager la densification, non pas comme un élément théorique, mais comme un élément pragmatique au regard de chaque situation.**

Le deuxième programme d'action est l'identification de parcelles mutables, libres ou en plein cœur de ville afin d'élaborer un projet répondant aux besoins en logements. Ce travail a été mené sur les quatre communes les plus importantes de la communauté d'agglomération (Lagny, Thorigny, Pomponne et Saint-Thibault). Un contrat global a été établi avec l'établissement public foncier de la région Ile-de-France afin de mettre en place les opérations et les outils nécessaires en fonction des opportunités et de la volonté politique. Ce projet devrait permettre la création de 3 000 logements d'ici une dizaine d'années.

En conclusion, **Michel Chartier** évoque les exemples de quartiers pavillonnaires de ce secteur dont la mutation a permis la création d'un certain nombre de logements. Il souligne que cette densification, quantitativement importante, ne fait pas peur et qu'elle est représentable.

Christine Desmoulins remercie M. Chartier et donne la parole à **Michel Greuzat** pour évoquer les outils permettant de maîtriser le foncier dans un département comme la Seine-et-Marne, les outils d'urbanisme actuels, ainsi que le pacte gagnant-gagnant public/privé.

Michel Greuzat indique que la Seine-et-Marne présente de grandes disparités de densité avec des villes de plus de 20 000 habitants et des communes de 200 ou 300 habitants. **Il souligne que la reconstruction de la ville en secteur rural demeure complexe, même si le tissu rural est relativement large, et que l'étalement urbain ne s'est pas arrêté, malgré la loi SRU de décembre 2000 censée le limiter.**

Il rappelle que la recomposition familiale a fait évoluer le besoin en logements. Bien que l'ambition de la proximité intergénérationnelle demeure forte, les communes peuvent difficilement répondre au besoin en logements qui n'est plus unique, mais multiple, tant en structures qu'en coûts. De même, des solutions devront donc être trouvées pour permettre une certaine rotation des équipements publics structurants de la commune comme les écoles.

Selon lui, **la forme urbaine de la mutation de l'existant doit remplir quatre conditions essentielles : être techniquement réalisable, être juridiquement fiable, avoir un coût économique global faible et être socialement acceptable.** Les parties prenantes en sont les propriétaires fonciers, les locataires et la commune.

Le renouvellement de l'espace urbain dans les villages impliquant l'acceptation de la densité, deux méthodes permettent de la mettre en œuvre : la façon forte avec les ZAC ou les DPU, ce qui n'est pas envisageable dans les villages ; la façon douce avec la notion gagnant-gagnant, c'est-à-dire la coproduction de l'aménagement entre les propriétaires et les collectivités locales. **La densification douce permettra aux propriétaires de répondre aux besoins transgénérationnels et d'assurer un retour à la collectivité dans le cadre de la participation aux équipements publics,** tout en étant moteurs de cette participation. Elle permettra aux communes de maintenir leurs équipements et leur activité économique, d'assurer l'animation de la vie locale et de consommer moins d'espaces.

Ce pacte gagnant-gagnant est illustré dans la démarche Bimby qui suppose l'émergence d'une ville durable à l'intérieur du tissu urbain pavillonnaire existant. Pour cela, il faut obtenir une libération du foncier en faisant évoluer le cadre réglementaire du PLU et **construire un aménagement socialement acceptable et motivant, notamment grâce à la programmation du financement des équipements publics.**

Michel Greuzat précise cependant qu'un temps de réflexion est nécessaire avant d'engager toute action. La démarche HQE Aménagement permet d'examiner une opération d'aménagement avec le couple aménageurs/collectivités locales et ses relations au travers de 17 thématiques. Dans cette même perspective, un Agenda 21 a été mis en place en juin 2010 proposant 77 actions opérationnelles qui sont suivies annuellement.

Soulignant que, en 2009, la surface moyenne des terres à bâtir était de 1 200 m² en France et de 720 m² pour l'Ile-de-France, il conclut donc qu'il y a de l'espace en matière de surface.

Christine Desmoulins remercie M. Greuzat et donne la parole à **François Dubois** pour évoquer l'urbanisme de projet en tant qu'outil opérationnel de la mutation de l'existant et sa démarche novatrice.

François Dubois rappelle que l'urbanisme de projet est l'un des grands objectifs du ministère de l'Ecologie et qu'en juin 2010, Benoist Apparu a lancé un chantier contenant plusieurs objectifs. Le premier étant de répondre aux enjeux du Grenelle et à la consommation des terrains, il faut penser l'urbanisme en amont, reconstruire la ville sur la ville et concevoir de nouveaux quartiers plus denses et desservis par les transports en commun. Le deuxième consiste à construire des logements tandis que le troisième préconise **le passage d'une culture de normes à une culture de projets**, notamment en vue de faciliter

les projets urbains. Cette démarche est novatrice puisqu'elle permettra la simplification et la clarification du Code de l'urbanisme ainsi que la création de nouvelles dispositions qui compléteront celles issues du Grenelle de l'environnement.

Cet urbanisme de projet n'est pas une nouveauté puisque la méthodologie des projets urbains n'a cessé d'évoluer depuis plusieurs décennies. D'abord parce que la rénovation urbaine et l'ANRU ont favorisé la dissémination de ces projets urbains, ensuite parce que les éco-quartiers sont devenus un point fort de cette méthodologie.

En effet, de nombreux référentiels existent et proposent des méthodes d'élaboration d'éco-quartiers tant en réseau urbain qu'en extension urbaine. Cependant, ces référentiels ne sont pas suffisants et, comme le disait François Grether, **il faut également s'appuyer sur les principes de base des projets urbains : la prise en compte de la géographie des lieux, l'insertion dans l'existant, la prise en compte des habitants préexistant et à venir, l'articulation des richesses et des temporalités.** Ainsi, l'élaboration de ces éco-quartiers doit passer par une ingénierie, des études et la prise en compte de ce qui s'est fait dans la rénovation urbaine, c'est-à-dire les lignes d'actions et les erreurs à ne pas renouveler.

François Dubois indique que la DRIEA Ile-de-France subventionne la réalisation de plusieurs éco-quartiers. A Meaux par exemple, le projet d'un éco-quartier a été inséré dans un projet intercommunal et a accompagné la politique urbaine de redynamisation du centre. Il a permis l'articulation du renouvellement urbain avec un secteur périphérique et la requalification des espaces publics (mise en liaison des nouveaux quartiers, création d'espaces de loisirs et de détente). De plus et à terme, ce projet permettrait la construction de 2 000 logements.

Il termine en précisant que ces projets subventionnés doivent servir de modèle pour entraîner les autres collectivités à la réalisation de ce type d'éco-quartiers.

Christine Desmoulins le remercie et invite l'assemblée à poser des questions aux intervenants.

Denis Oulès, président de Pôle Sud 77, fait remarquer que le Grand Paris Express ne concernera pas que le nord-ouest de la Seine-et-Marne, puisque 250 chercheurs des MINES Paris Tech de Fontainebleau seront obligés de déménager à Saclay et que le nouveau centre de recherche d'EDF à Clamart, qui s'ouvrira sûrement à Palaiseau, diminuera sans doute ses effectifs. Il souligne ces conséquences d'appauvrissement pour le sud seine-et-marnais et espère qu'elles seront compensées par la réalisation du SDRIF.

Compte tenu de la crise mondiale et de la ré-industrialisation nécessaire, **Denis Oulès** note qu'avant de construire un logement, il faut avoir un emploi productif. Dans ce contexte, il se demande alors comment l'espace sera affecté

en priorité à cette économie productive agronomique ou industrielle, source d'emplois de l'économie résidentielle.

Michel Chartier précise que les problématiques du logement, du déplacement, du développement économique et de la pérennisation de l'activité agricole économique mondiale doivent être abordées d'une manière concomitante entre les communes, avec la mise en place de documents d'urbanisme, et les intercommunalités grâce aux SCoT. Même si les sujets évoqués au cours de cette table ronde ont essentiellement porté sur la densification et l'urbanisation, il faut les associer aux dites problématiques afin que l'ensemble soit traité dans le cadre d'une vision globale de l'aménagement du territoire.

Guy Geoffroy souligne la vaste étendue de la question. Il affirme qu'un développement urbain qui n'aurait comme composante que le développement de logements ne serait pas un développement urbain. Le projet fondateur des villes nouvelles est bien de créer, à 30 ou 40 kilomètres de Paris, des secteurs de développement cohérents qui proposent de l'espace, du logement, du service, de l'emploi et un équilibre entre actifs et emplois.

Cependant, les projets de développement de reconfiguration urbaine sont confrontés à la difficulté de l'acceptabilité de l'industrie en France. Industrie qui est autant une exigence pour le pays qu'une appréhension pour la population. En effet, la France revendique une capacité industrielle, mais chacune de ses composantes la redoute et la combat, alors que la science et la recherche seraient peut-être inutiles si des prolongements n'étaient pas envisageables sur les territoires. Le courage de la ré-industrialisation de la France dans les nouveaux métiers et secteurs (énergie, urbanisme, construction, etc.) pose donc un vrai questionnement.

Guy Geoffroy est conscient de ne pas avoir répondu à la question de Denis Oulès, mais il tient à souligner les difficultés qu'elle englobe, comme celle du courage de ne pas refuser les bienfaits de l'industrialisation. Il faut peut-être réaffirmer aux citoyens que l'industrie est porteuse et novatrice et que le rêve d'une vie idéale où le service viendrait prôner un projet urbain d'une extrême qualité, notamment par une densité apportant beaucoup d'emplois, devient de plus en plus un leurre. Dans ce contexte, la Seine-et-Marne ne doit plus être le département où se trouvera tout ce dont les autres, plus à l'ouest, ne veulent pas.

Il termine en indiquant que, pour résoudre la problématique de l'urbain dans sa reconstruction, dans son développement et dans toutes ses composantes, il est nécessaire, notamment en Seine-et-Marne, de trouver les moyens d'une nouvelle industrialisation.

Christine Desmoulins clôt le débat en soulignant les difficultés de la vie, mais surtout les formidables progrès et la force du politique, des outils, de la méthodologie et de la concertation.

Table ronde 2
Quelle gestion des extensions urbaines ?

Animateur : Christine DESMOULINS, journaliste.

Intervenants :
- Vincent FOUCHIER, Directeur général adjoint de l'Institut d'aménagement et de l'urbanisme, délégué au SDRIF
- Jean-Claude RUYSSCHAERT, Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France
- Philippe DE GUIBERT, Directeur général adjoint de l'aménagement et des territoires du Conseil général de Seine-et-Marne
- Claire PEYET, ingénieur-urbaniste à la Direction régionale Ile-de-France de l'ADEME
- Bruno DEPRESLE, Directeur général de l'EPA Sénart
- Monique PAPIN, Maire de Dammartin-en-Goële

Après avoir présenté les intervenants, **Christine Desmoulins** invite **Vincent Fouchier** à évoquer sa vision du SDRIF.

Vincent Fouchier précise que l'Institut IAU étant le maître d'œuvre du Schéma directeur de la région Ile-de-France, le rôle du SDRIF est de soumettre des propositions aux élus et à l'Etat.

Les extensions s'étant réalisées sur les espaces agricoles et naturels, il est apparu nécessaire de les protéger et donc de gérer ces extensions.

Le Schéma directeur permet non seulement de planifier les extensions, mais également de les projeter en même temps que les programmations et les moyens qui les mettront en œuvre. Les propositions d'extension urbaine se font donc en intelligence avec les acteurs locaux, les décideurs, la puissance publique et les forces du marché. **Une interaction est à trouver entre toutes les parties prenantes afin que cette planification s'accompagne d'autres outils et pas seulement de l'interdiction des extensions urbaines.**

L'une des préoccupations du SDRIF est de ne pas augmenter excessivement les populations et les emplois dans des secteurs non desservis par les transports collectifs. Pour autant, bloquer les extensions urbaines ne permettra pas de répondre au besoin de logements dans les années à venir. Un bon équilibre doit donc être trouvé entre extension et densification urbaines. **La Seine-et-Marne étant un excellent territoire pour réfléchir à cette bonne adéquation entre le volume et la localisation des extensions.**

Afin de répondre à l'enjeu des urbanisations nouvelles, différents canaux ont été proposés dans la révision du SDRIF 2008. D'abord, l'identification régionale de lieux préférentiels d'urbanisation avec non seulement la réduction du volume des extensions et la prise en compte des dessertes permettant de répondre aux enjeux et aux équilibres habitants/emplois, mais également l'évolution du processus d'urbanisation urbaine dans les périphéries (augmenter la densification et implanter les projets au cœur d'urbanisations déjà existantes). Ensuite, la fixation de limites aux extensions urbaines, notamment pour les secteurs présentant des espaces naturels et agricoles pouvant être menacés par l'urbanisation. Enfin, la réduction et l'encadrement des extensions dans les bourgs et villages afin d'éviter une urbanisation éclatée, forcément mal desservie par les transports en commun.

Une autre préoccupation du SDRIF est de montrer que les extensions peuvent se faire différemment. Cette volonté pédagogique s'est traduite par la création de carnets pratiques expliquant, notamment, comment limiter et mieux organiser les extensions des bourgs et villages ou comment faire des extensions denses. En effet, **il ne faut pas confondre consommation d'espaces et extensions urbaines maîtrisées.**

Les extensions urbaines n'étant pas seulement liées à l'habitat, mais également à l'activité, une des préoccupations du SDRIF est de trouver un équilibre entre le développement économique et les zones ouvertes à l'urbanisation pour accueillir ses activités. En effet, il n'est pas nécessaire d'urbaniser davantage les espaces en périphérie si aucun regain d'activité économique global n'est constaté. Cette problématique est particulièrement forte en Seine-et-Marne, compte tenu de son nombre important de zones d'activité. **Il faut donc mieux phaser les extensions urbaines en fonction de la croissance économique et démographique effective, tout en répondant au besoin de logements.**

Après la planification et la programmation, le SDRIF se doit de suivre et d'évaluer cette politique. Pendant longtemps, cela a consisté à observer les urbanisations déjà réalisées. Désormais, le SDRIF souhaite se préoccuper de ce que les collectivités ouvriront à l'urbanisation.

Vincent Fouchier conclut en soulignant qu'une meilleure utilisation des indicateurs de suivi et d'évaluation permettra de réguler la transformation de l'espace.

Christine Desmoulins remercie M. Fouchier et donne la parole à **Jean-Claude Ruysschaert** pour évoquer l'accompagnement des communes par la DRIEA et la Préfecture de Région Ile-de-France dans l'élaboration d'un Contrat de Développement Territorial (CDT) autour des gares du métro automatique du Grand Paris.

Jean-Claude Ruysschaert rappelle que le but du Grand Paris est de relier les pôles de développement économique et d'habitat par un réseau de

transports performant. Ce projet permettra donc de focaliser l'intensification urbaine sur certains secteurs. **L'intensification urbaine étant non seulement une densification, mais également l'apport d'un certain nombre d'activités, la proximité des transports en commun et la mixité proche et assurée entre l'habitat et l'activité.**

Les gares et les nœuds de transport feront certainement l'objet de CDT, puisqu'ils permettent l'implantation d'activités, mais il est à noter que ce ne seront pas seulement ceux du Grand Paris. En effet, un CDT étant souhaité sur le nord-ouest de la Seine-et-Marne, la DRIEA a défendu le projet proposant le Mesnil-Amelot comme gare terminus du réseau de transports Grand Paris.

Le secteur des gares ne sera pas le seul à être développé car le déploiement d'un réseau lourd de transports en commun ne pourra pas se faire sur tous les territoires. Il faudra donc articuler le réseau de transports en commun avec le réseau viaire afin de permettre l'accès au cœur du développement par des transports en commun de rabattement ou des extensions routières. Cependant, l'extension du réseau routier risque d'être limitée à quelques maillages indispensables et à quelques améliorations de dessertes locales ou de secteurs.

Le Grand Paris servira donc d'articulation entre les secteurs de développement et les espaces restants du territoire, espaces dits « interstitiels », parce qu'ils participeront non seulement à l'activité, mais également à l'habitat. En effet, les 70 000 logements que devrait procurer le projet du Grand Paris ne se créeront pas uniquement sur les territoires ayant un CDT et l'intensification devra donc se faire dans d'autres secteurs.

Ainsi, le premier objectif du CDT est de soutenir le principe de mixité des fonctions entre habitat et activité, afin que l'intensification permette non seulement de pérenniser les espaces agricoles et naturels, mais également de préserver une qualité de vie dans les espaces urbanisés. Le deuxième objectif étant d'assurer le développement économique et de le répartir sur l'ensemble du territoire.

Les premières simulations du trafic concernant le réseau de transports Grand Paris, associé au plan de réorganisation des transports de la région Ile-de-France, ont révélé que l'impact de l'urbanisation nouvelle restera minime. Ainsi, le réseau des transports Grand Paris permettra de développer certains secteurs et de concentrer un certain nombre d'emplois et d'habitats nouveaux, mais il ne desservira que l'existant. Cependant, le réseau routier et autoroutier verra ses fonctions sensiblement évoluer, notamment avec la mise en place de lignes de transports en commun sur une voie dédiée ou le covoiturage qui permettront de diminuer l'impact de la circulation automobile.

En conclusion, **Jean-Claude Ruysschaert** évoque le projet de création d'une voie dédiée sur l'autoroute A4, en Seine-et-Marne, qui permettra une approche plus collégiale et collective des infrastructures routières.

Christine Desmoulins remercie M. Ruysschaert et donne la parole à **Philippe De Guibert** afin qu'il présente la démarche « Seine-et-Marne en projets » mise en place par le Conseil général 77.

Philippe De Guibert précise que cette démarche préconise un changement d'attitude et que, en ce sens, elle n'est ni un schéma, ni un plan. Ce projet a pour but d'arrêter le développement en tache d'huile de l'agglomération. **Il ne s'agit plus de revendiquer un équilibrage, mais de tirer le meilleur parti de l'appartenance de la Seine-et-Marne à la métropole francilienne tout en prenant en main son développement et en préservant ses ressources.**

Pour ce faire, la démarche « Seine-et-Marne en projets » s'appuie sur cinq chantiers. **Philippe De Guibert** souligne qu'il ne développera que le chantier « un nouveau modèle d'aménagement propre à la Seine-et-Marne », les autres n'ayant pas forcément traits à la gestion des extensions urbaines.

D'abord, ce chantier préconise l'arrêt du développement actuel de la Seine-et-Marne qui n'est plus soutenable. En effet, ce développement conduit à la consommation d'environ 1 000 ha par an des espaces agricoles et aboutira donc, dans 50 ans, à l'utilisation de 20 % de ces espaces.

Ensuite, ce chantier recommande la préservation, voire la valorisation, des ressources naturelles. Il faut donc mettre en place des continuités écologiques, préserver la biodiversité de proximité, réintroduire de la biodiversité dite « ordinaire » et réfléchir à l'usage des espaces agricoles. La mise en place du périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PPEANP) sur la communauté d'agglomération Marne et Gondoire a permis de proposer l'extension de cet outil à tous les secteurs de la Seine-et-Marne (Sénart et plus largement toute la frange nord-ouest).

Enfin, ce chantier propose d'**inventer un nouveau modèle de développement urbain seine-et-marnais**. Dans ce but, trois types d'espace ont été distingués : le système métropolitain qui concentre l'essentiel du développement territorial à venir et qui est identifié comme secteur stratégique par l'Etat et la Région, le système intermédiaire qui contient des pôles plus ou moins importants, et le système rural. Pour chacun, il faudra identifier les défis à relever, mettre au point des référentiels territoriaux et enfin diffuser les modèles d'aménagement proposés.

Un Comité scientifique, réunissant l'Etat, la DATAR, les DRIEA, la société du Grand Paris, la Région, l'IAU, le CAUE, l'école d'architecture et des experts reconnus, un Comité technique, un Comité de pilotage ainsi que des ateliers territoriaux ont été mis en place afin que cette démarche « Seine-et-Marne en projets » ne reste pas conceptuelle, qu'elle repose bien sur la réalité des territoires et qu'elle soit nourrie des bons exemples et des bonnes expériences.

En conclusion, **Philippe De Guibert** informe que cette démarche référentielle devrait aboutir dans le courant de l'année 2012.

Christine Desmoulins le remercie. Au fil des interventions, elle retient l'effort formidable qui est déployé pour revenir à des démarches transversales et à des analyses fines afin de traiter les questions économiques, industrielles, sociales, sociétales, géographiques et paysagères. Puis, elle donne la parole à **Claire Peyet** pour présenter l'approche environnementale de l'urbanisme (AEU).

L'AEU est une méthodologie d'aide à la décision mise en place par l'ADEME au début des années 2000. **Claire Peyet** souligne que cette démarche s'adapte aux différentes échelles de projets et qu'elle concerne donc autant la planification que l'opérationnel. L'objectif étant de placer l'environnement au cœur des projets urbains, cette méthodologie est partagée avec tous les acteurs et la prise de décision est commune. De plus, l'AEU est établie à partir de la thématique environnementale (mobilité, déchets, déplacements, énergie, eau, biodiversité) et intègre également le développement durable. Elle s'articule autour de quatre étapes clefs allant de l'état des lieux jusqu'au suivi et aux indicateurs.

En Seine-et-Marne, 11 AEU ont été suivies par l'ADEME Ile-de-France.

L'AEU réalisée sur le SCoT de Marne, Brosse et Gondoire a permis de renforcer l'évaluation environnementale, d'aller au-delà de la stricte réglementation du SCoT, de traiter de façon plus poussée et innovante les problématiques environnementales, notamment par le biais d'ateliers thématiques qui ont apporté des compléments d'information, et de définir les enjeux environnementaux. Il ne faut pas envisager l'AEU comme une étude supplémentaire, mais bien comme une étude complémentaire.

Actuellement, l'ADEME Ile-de-France suit tous les projets urbains dont l'objectif est d'aller au-delà de la stricte réglementation et de réfléchir avec les acteurs du territoire et toutes les parties prenantes. L'AEU peut proposer la transcription d'un Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) comme la réalisation d'une charte.

Depuis 2011, l'ADEME Ile-de-France propose un dispositif d'aide pour les AEU lauréates de son appel à projets : un seuil minimal représentant 25 % du montant total de la démarche est alloué au départ, montant qui pourra aller jusqu'à 70 % en fonction de l'atteinte des objectifs. Un accompagnement sera mis en place au travers d'un atelier de lancement qui s'élargira à tous les candidats, et non plus aux seuls lauréats, lorsque l'appel à projets sera renouvelé en début d'année 2012.

En conclusion, **Claire Peyet** indique que, l'ADEME souhaitant être davantage à l'écoute des acteurs de ces projets qui se veulent durables, l'AEU évolue et s'adapte : son nom sera sans doute conservé, mais le « E » fera désormais référence au développement durable.

Christine Desmoulins remercie Mme Peyet et donne la parole à **Bruno Depresle** pour évoquer les stratégies de maîtrise de la consommation foncière et les formes urbaines alternatives à l'individuel pur sur un territoire non contraint.

Bruno Depresle précise que la question de la maîtrise de la consommation foncière de densification peut être décomposée en trois parties : qu'est-ce qui justifie, contraint et permet cette maîtrise du foncier et cette densification.

Qu'est-ce qui justifie cette maîtrise du foncier et cette densification ? Les transports et les niveaux de services. A Sénart, par exemple, sur les 12 000 logements prévus dans le cadre de ZAC existantes ou en cours de création, 10 000 sont à proximité de la gare de Lieusaint-Moissy, à vol d'oiseau ou du fait de la mise en place des transports en commun. Cette nouvelle phase d'élaboration de la construction de la ville nouvelle justifie complètement des formes urbaines sensiblement différentes de celles qui ont fait jusqu'ici la réputation de Sénart, une ville à la campagne. En effet, le Carré autour de la gare est en cours de réalisation et permettra un niveau de services (culturels, de loisirs, de commerces) permettant une très grande densité. De même, la préoccupation de la commune de Tigery est d'arriver à une densité suffisante du cœur de la commune pour justifier un niveau de commerces suffisant, inexistant aujourd'hui.

Qu'est-ce qui contraint cette maîtrise du foncier et cette densification ? D'abord, les transports et la nécessaire rentabilisation des services privés et publics. Soit l'utilisation rationnelle de l'argent public et l'existence de services privés qui ne peuvent s'implanter que si un rassemblement de population le justifie. **Ensuite, les besoins de la population :** une commune souhaitant permettre un parcours résidentiel à ses habitants et à leurs enfants devra se doter de logements collectifs. **Enfin, les fonctions extra-urbaines**, en particulier tous les services rendus par les espaces naturels et ruraux. Il est à noter aujourd'hui qu'aucun territoire n'est non contraint : même sur un territoire comme Sénart, où le foncier est important, les contraintes existent.

Qu'est-ce qui permet cette maîtrise du foncier et cette densification ? Comment conserver une attractivité et un accroissement d'une population diversifiée et pas seulement contrainte ? **Par les transports et les services également.** C'est parce qu'il y aura un niveau important de prestations de services et de transports que les personnes seront incitées à venir et, d'une certaine façon, à faire le sacrifice de l'espace individuel. Un sondage a révélé que les personnes seraient prêtes à faire le sacrifice de la proximité à partir du moment où des services d'un bon niveau leur sont offerts et que des espaces publics de qualité sont proposés. Il est à noter qu'une certaine générosité des espaces publics est également souhaitée, notamment en Seine-et-Marne et plus particulièrement à Sénart, pour réussir la transition

du logement individuel majoritaire au logement collectif majoritaire. Un pari qui n'est pas encore gagné.

Bruno Depresle conclut que cette transition du logement individuel majoritaire au logement collectif majoritaire réussira grâce au niveau de services, à l'attractivité de l'environnement et à la qualité du bâti.

Christine Desmoulins remercie M. Depresle et donne la parole à **Monique Papin** afin qu'elle évoque les difficultés rencontrées en terme de maîtrise de la pression et de la consommation foncière sur une petite commune proche de Paris ainsi que la stratégie politique à développer face à ce défi.

Monique Papin rappelle l'historique de sa ville.

Bourg rural de 2 000 habitants, Dammartin-en-Goële a fait l'objet d'une très forte urbanisation dans les années 60 en raison de sa proximité avec l'aéroport de Roissy. Durant les années 70 à 80, la ville a connu un étalement urbain très fort avec la création d'une ZAC de 700 logements et celle de lotissements sans lien entre eux. Dans les années 90, l'urbanisation a été suspendue afin de construire les équipements publics dont la population avait besoin autour de la ZAC et des lotissements. **La problématique du parcours résidentiel était alors patente : compte tenu de la forte pression foncière, une partie de la population est partie dans des communes de l'Oise.**

Dans les années 2000, un PLU a été réalisé afin de densifier le centre-ville et de créer un nouveau quartier. Une ZAC a également été créée avec de nouveaux espaces ouverts à l'urbanisation. Ces projets ont permis une mixité de l'habitat, les constructions des années 70 étant toutes du pavillonnaire. Après le SDRIF de 2008 et le Grenelle de l'Environnement, la Ville a décidé d'infléchir l'urbanisation en concourant « aux nouveaux quartiers urbains » et en ajoutant de la mixité fonctionnelle à celle de l'habitat.

En raison de la coupure verte induite par l'aéroport, Dammartin-en-Goële restera toujours un bourg semi-rural qui ne sera jamais aggloméré à la zone dense de la Région Ile-de-France. Dans ce contexte, la Ville travaille actuellement sur le développement des transports en commun afin de proposer une alternative à la deuxième voiture. De plus, les élus travaillent en collaboration avec le CAUE en vue d'optimiser le réaménagement du centre-ville.

En conclusion, **Monique Papin** souligne que la Ville, en partenariat avec d'autres communes des environs, a fait une demande pour que son territoire soit reconnu Espace Naturel Sensible afin d'éviter l'étalement urbain et de préserver les espaces agricoles et forestiers. La Ville a beaucoup travaillé à la continuité écologique et à la circulation de la faune dans ses espaces naturels.

Christine Desmoulins la remercie et ouvre le débat.

Guillaume Corfdir, chef du service habitat de la DDT77, remercie **Vincent Fouchier** pour son intervention qu'il a jugée très intéressante. Il note au travers de l'exposé de la DDT77 introductif, que, pour le département de Seine-et-Marne et sur les dix dernières années, 50 % des espaces agricoles consommés n'ont servi qu'à satisfaire 18 % des besoins et que le SDRIF ne se contente, finalement, que de faire un zonage des secteurs dans lequel des espaces agricoles seront ou non consommés. Selon lui, l'important est d'abord de savoir si cette consommation des espaces agricoles en vaut la peine et à quoi elle servira. Pour ce faire, il suggère que le SDRIF zoome de manière moins précise lesdits secteurs et qu'il autorise la consommation des espaces agricoles si les projets répondent à des critères précis (mixité sociale, qualité du bâti). Cela permettrait au SDRIF de bénéficier d'un outil incitatif aux projets et d'avoir une valeur de référence avec des critères et des moyens pour objectiver sa position.

Vincent Fouchier répond que cette proposition figure déjà dans le SDRIF 2008, mais qu'elle est assujettie à un cadre réglementaire et juridique. Par exemple, l'objectif du SDRIF de créer 30 % de logements sociaux en moyenne en Ile-de-France et à l'horizon 2030 n'a pas pu être élargi en raison de la loi SRU qui régule la proportion de logements sociaux. De même, pour les constructions bâties sur les extensions urbaines cartographiées, le SDRIF 2008 a préconisé un minimum de 35 logements à l'hectare car, au-delà, il se heurterait à des législations sur lesquelles il ne peut pas empiéter. Il est envisagé de proposer des densités d'emploi dans la prochaine version du SDRIF, mais, là encore, ce projet est soumis au principe de subsidiarité.

Philippe De Guibert soulève alors la question de l'utilité de consommer des espaces agricoles pour faire de l'habitat diffus qui générera une demande de déplacement qui, aujourd'hui, ne peut se satisfaire que par un véhicule individuel. Ainsi, pourquoi consommer des espaces agricoles quand il est possible de faire autrement ?

Christine Desmoulins confirme que les logements sociaux ont fait leur preuve lorsqu'ils sont bien faits et note la complexité des normes et des règlements.

Jean-Claude Ruysschaert indique que le problème n'est pas tant cette complexité des normes, mais bien de savoir s'il faut leur ajouter un cadre contraignant tel que le SDRIF. Selon lui, travailler sur l'urbanisme de projet, qui permet le développement d'un projet avec l'ensemble des acteurs concernés sur la base d'un document d'urbanisme, paraît plus pertinent aujourd'hui qu'une planification très théorique et contraignante qui ajoute des réglementations à un cadre juridique complexe et fort.

Hervé Lerolles, de l'IAU Ile-de-France, souligne d'abord que la justification du développement économique sur l'aéroport Charles-de-Gaulle et sur les espaces agricoles autour, qui sont protégés au titre du SDRIF, posera des questions par rapport au projet de territoire de la Seine-et-Marne. Ensuite, il

s’interroge sur la pertinence de la gare du Mesnil-Amelot, envisagée dans 25 ans, alors qu’une gare était initialement prévue sur Roissy-CDG. De plus, cette gare étant située en zone de protection, aucun logement ne pourra y être construit. Ainsi, si un projet de CDT doit être mis en place dans ce secteur, il se demande quel en sera le périmètre et comment seront réalisés les appels d’offres si l’échéance de cette gare est bien de 25 ans. Il termine en indiquant que cette nécessité de phaser les développements prévus en fonction de l’agglomérance lui semble sans pertinence.

Jean-Claude Ruysschaert répond que le CDT ne se fait pas sur la zone d’une seule commune, il en faut au moins deux, et que son périmètre est défini par les acteurs locaux en accord avec l'Etat. Le CDT du Mesnil-Amelot pourrait donc s’étendre jusqu’à Dammartin-en-Goële et la mixité fonctionnelle sera faite sur le périmètre que les élus locaux jugeront le plus pertinent.

Il ajoute que le développement économique ou la consommation d’espaces autour de la plupart des gares du Grand Paris s’appuiera sur le patrimoine et le foncier existants, notamment avec la réutilisation des espaces ferroviaires. En effet, l’un des principes du Grand Paris est de s’appuyer sur des zones vectrices de développement, comme les gares, qui pourront servir de locomotive.

Il précise que la gare du Mesnil-Amelot figure bien dans le schéma approuvé du Grand Paris et qu’envisager un Contrat de développement territorial renforcerait la nécessité de faire évoluer ce secteur.

Il termine en indiquant que l’ouverture de l’urbanisation en fonction des besoins est envisageable sous réserve d’une politique foncière extrêmement ambitieuse et volontariste. En effet, si la possibilité d’utilisation des terrains devient restreinte, le prix des terrains mis sur le marché augmentera puisque ces terrains deviendront rares.

Christine Desmoulins conclue en remerciant les intervenants.