



# Qualité résidentielle en quartiers anciens protégés



5<sup>e</sup> RENCONTRES NATIONALES  
DES ESPACES PROTÉGÉS

9 & 10 décembre 2009

SAINTES



association nationale  
villes et pays d'art et d'histoire  
villes à secteurs sauvegardés  
et protégés



sommaire

3<sup>e</sup> RENCONTRES NATIONALES  
DES SECTEURS PROTÉGÉS

## Qualité résidentielle en quartiers anciens protégés

9 & 10 décembre 2009

SAINTES



# Remerciements

---

Ce séminaire a été organisé par l'Association nationale des Villes et Pays d'art et d'histoire et des Villes à secteurs sauvegardés et protégés, en partenariat avec la Ville de Saintes, le ministère de la Culture et de la Communication (Direction générale des patrimoines), la Caisse des Dépôts et la région Poitou-Charentes.

## L'ANVPAH et VSSP remercie :

### La Caisse des Dépôts

### Tous les membres du groupe de travail qui se sont réunis à plusieurs reprises pour préparer le contenu de ces rencontres :

- Bruno CHAUFFERT-YVART (IGAPA, ministère de la Culture et de la Communication)
- Jacky CRUCHON (directeur de l'urbanisme, Bayonne)
- Isabelle OBERSON (directrice de l'atelier du patrimoine, Saintes)
- Jean-Michel GALLEY (chargé de mission, ANVPAH & VSSP)
- Marylise ORTIZ (directrice, ANVPAH & VSSP)
- Dominique MASSON (ministère de la Culture et de la Communication)
- Claudette MONGE (Caisse des Dépôts)
- Jean-Michel PERIGNON (IGAPA, ministère de la Culture et de la Communication)
- Muriel PERRIN (Chargée de mission, ANVPAH & VSSP)
- Christian QUEFFELEC (IGPC, Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM - CGEDD))
- Jean ROUGER (Maire, Saintes)

**La Ville de Saintes qui a accueilli le séminaire, en particulier Isabelle OBERSON ainsi que les services urbanisme et culture qui ont contribué au bon déroulement des rencontres.**

---

**Publié avec le soutien de la Caisse des Dépôts**

**Transcription des textes :** société UBIQUS

**Relecture des textes :** Marylise ORTIZ, Marie-Laure SALABERT, Anaïs CLOUX, Muriel PERRIN

**Graphisme et mise en page :** Céline COLLAUD

**Parution :** juin 2011

**Association Nationale des Villes et Pays d'art et d'histoire  
et des villes à secteurs sauvegardés et protégés**

---

Siège social

**42, boulevard Raspail - 75 007 PARIS**

---

Adresse opérationnelle

**Château Neuf / Place Paul Bert - 64 100 BAYONNE**

tél / fax : +33 (0)5 59 59 56 31 - [service@an-patrimoine.org](mailto:service@an-patrimoine.org)

[www.an-patrimoine.org](http://www.an-patrimoine.org)

[www.an-patrimoine-echanges.org](http://www.an-patrimoine-echanges.org)

## L'Association nationale

### des Villes et Pays d'art et d'histoire et des Villes à secteurs sauvegardés et protégés constitue :

→ **Une association créée en 2000** pour regrouper les villes et ensembles de communes porteurs d'un secteur protégé (Secteur sauvegardé ou ZPPAUP) et les villes et pays signataires de la convention Ville et Pays d'art et d'histoire

→ **Un réseau de 170 collectivités** de toute échelle

→ **Une plateforme pour échanger** des compétences, des expériences et des interrogations dans les domaines du patrimoine et de l'urbanisme (connaissance, protection, gestion et valorisation) au niveau national et international

→ **Un espace de conseil**, d'expertise et d'accompagnement des collectivités en terme de stratégies d'actions, de méthodes et d'outils

→ **Un centre de ressources**, assurant une veille juridique et technique sur les politiques patrimoniales et leurs outils

→ **Un représentant et relais des collectivités** auprès des instances nationales et assemblées parlementaires avec des partenariats forts et divers (MEEDDM, MAEE, Caisse des dépôts, Régions...)

→ **Un champ d'action très étendu incluant :** séminaires, formations et ateliers à destination des différents acteurs du patrimoine (élus et techniciens), commissions et groupes de travail autour de thèmes actuels (patrimoine et développement durable, gestion et fiscalité du patrimoine, médiation du patrimoine, reconversion du patrimoine, patrimoine et tourisme, connaissance du patrimoine, paysage...)

→ **Une association développant partenariats et échanges** avec de nombreux autres acteurs du patrimoine : Fondation du patrimoine, ARF, APVF, Unesco, AMF, ADF...

**association nationale**  
villes et pays d'art et d'histoire  
villes à secteurs sauvegardés et protégés

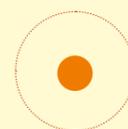
Château Neuf - Place Paul Bert - 64 100 Bayonne - France • tél./fax: +33 (0)5 59 59 56 31  
www.an-patrimoine.org [site national] • www.an-patrimoine-echanges.org [site international]

## Le réseau en avril 2011



# Sommaire

<b>OUVERTURE DES RENCONTRES</b>	<b>10</b>		
JEAN ROUGER, maire de Saintes, vice-président de l'ANVPAH & VSSP DOMINIQUE MASSON, chef du bureau de la protection des espaces, DGP, MCC ALAIN PAQUIN, directeur territorial, Caisse des dépôts et consignations de Poitou-Charentes			
<b>I. INTRODUCTION : QU'EST-CE QUE LA QUALITÉ RÉSIDENIELLE ?</b>	<b>16</b>		
<b>Quelles sont les spécificités résidentielles du quartier ancien ?</b>	<b>16</b>		
PHILIPPE VERDIER, urbaniste, sociologue			
<b>II. QUALITÉ RÉSIDENIELLE ET VILLES PATRIMONIALES</b>	<b>22</b>		
	<b>22</b>		
CHRISTIAN-NOËL QUEFFELEC, architecte, membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer			
<b>III. HABITER EN QUARTIER ANCIEN : LA QUALITÉ RÉSIDENIELLE EN ESPACE PROTÉGÉ</b>	<b>50</b>		
<b>III.1. Introduction</b>	<b>50</b>		
Dominique MASSON, chef du bureau de la protection des espaces, DGP, MCC			
<b>III.2. Trois études de cas d'habitat en quartier ancien protégé : Troyes, Figeac, Dieppe</b>	<b>51</b>		
<b>A Troyes</b>	<b>51</b>		
NADINE AUDONNET, responsable du secteur sauvegardé			
<b>B Figeac</b>	<b>57</b>		
BENJAMIN PHILIP, animateur de l'architecture et du patrimoine de Figeac			
<b>C Dieppe</b>	<b>62</b>		
ALINE PICHAVANT, chef de projet renouvellement urbain, Société d'économie mixte de l'agglomération Dieppoise			
<b>III.3. Trois regards sur la qualité résidentielle des quartiers anciens protégés</b>	<b>66</b>		
<b>A Le point de vue du politique</b>	<b>66</b>		
JEAN ROUGER, maire de Saintes, vice-président ANVPAH & VSSP ISABELLE OBERSON, directrice de l'Atelier du patrimoine Saintonge			
<b>B Le point de vue des investisseurs</b>	<b>77</b>		
JEAN-MICHEL PITOUN, opérateur immobilier			
<b>C Le point des habitants</b>	<b>80</b>		
PHILIPPE VERDIER, urbaniste, sociologue			
<b>IV. RÈGLES ET QUALITÉ RÉSIDENIELLE</b>	<b>82</b>		
<b>IV.1. Introduction</b>	<b>82</b>		
BRUNO CHAUFFERT-YVART, inspecteur général de l'architecture et du patrimoine, ministère de la Culture et de la Communication			
<b>IV.2. La qualité résidentielle dans la réglementation des secteurs protégés</b>	<b>84</b>		
PHILIPPE CIEREN, Adjoint à la sous-direction des monuments historiques et des espaces protégés au ministère de la Culture et de la Communication, architecte-urbaniste de l'état en chef			
<b>IV.3. À la recherche de la qualité dans le bâti patrimonial, dialogue avec la norme</b>	<b>87</b>		
ISABELLE JOLY, architecte du patrimoine MARC SIMONNEAU, bureau de contrôle ANCO			
<b>IV.4. Habitabilité, insalubrité du bâti patrimonial agir en interrogeant la règle</b>	<b>92</b>		
MICHEL POLGE, directeur du Pôle national de lutte contre l'habitat indigne			
<b>IV.5. Débat</b>	<b>95</b>		
<b>V. TABLE RONDE : ACCOMPAGNER LES COLLECTIVITÉS DANS LEUR POLITIQUE ET LEUR PROJET ; LES OUTILS DU PROJET</b>	<b>98</b>		
<b>V.1. Introduction</b>	<b>98</b>		
JEAN ROUGER, maire de Saintes, vice-président de l'ANVPAH & VSSP			
<b>V.2. La qualité du logement dans les centres anciens</b>	<b>99</b>		
CATHERINE BERGEAL, sous-directrice de la qualité du cadre de vie, MEEDDM			
<b>V.3. Le rôle de la Caisse des dépôts et consignations</b>	<b>102</b>		
CLAUDETTE MONGE, direction développement territorial et réseaux, Caisse des dépôts et Consignations			
<b>V.4. Les dispositifs opérationnels d'intervention sur le parc privé</b>	<b>104</b>		
DIDIER BRAVACCINI, chargé de mission des politiques de rénovation des quartiers anciens dégradés au SEPE, Agence nationale de l'amélioration de l'habitat			
<b>V.5. Les fonctions des politiques de traitement des quartiers anciens</b>	<b>107</b>		
FRANÇOIS-XAVIER LEURET, délégué régional PACT-ARIM Aquitaine			
<b>V.6. Conclusion</b>	<b>110</b>		
BRUNO CHAUFFERT-YVART, IGAPA, ministère de la Culture et de la Communication			
<b>V.7. Débat</b>	<b>112</b>		
<b>VI. QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT DU LOGEMENT</b>	<b>115</b>		
<b>VI.1. Introduction</b>	<b>115</b>		
JEAN ROUGER, maire de Saintes, vice-président de l'ANVPAH & VSSP			
<b>VI.2. État et vitalité du commerce de proximité : l'exemple de Bayonne</b>	<b>116</b>		
SOPHIE CASTEL, maire-adjointe au commerce de Bayonne			
<b>VI.3. Mobilité : du diagnostic au territoire, une stratégie de mobilité à définir : l'exemple de Montpellier</b>	<b>121</b>		
ISABELLE HIRSCHY, mission Grand Cœur de Montpellier			
<b>VI.4. Vers une mobilité durable de l'agglomération rochelaise</b>	<b>132</b>		
SABRINA LACONI, maire-adjointe au patrimoine et à l'urbanisme de La Rochelle			
<b>VI.5. L'autopartage</b>	<b>134</b>		
MICHEL SEELIG, société Transdev			
<b>VI.6. Politiques urbaines de mobilité : le stationnement résidentiel</b>	<b>137</b>		
FLORENCE SAINT-PAUL, CETE du Sud-Ouest, chef du département aménagement et déplacement de Toulouse			
<b>VI.7. Débat</b>	<b>140</b>		
<b>Liste des participants</b>	<b>144</b>		



## Liste des abréviations

- ABF** : Architecte des bâtiments de France
- ANAH** : Agence nationale de l'habitat
- ANRU** : Agence nationale de rénovation urbaine
- CNMHS** : Caisse nationale des monuments historiques et des sites
- DIREN** : Direction régionale de l'environnement
- DRAC** : Direction régionale des affaires culturelles
- OPAH-RU** : Opération programmée de l'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain
- PNRQAD** : Programme national de requalification des quartiers anciens et dégradés
- SDAP** : Service départementaux de l'architecture et du patrimoine









① Les centres traditionnels sont concurrencés par les grandes surfaces périphériques que les consommateurs, apparemment, plébiscitent... Certains voient même dans ces développements périphériques de nouvelles formes de centralité...

quelque chose, y compris sur le plan social : par exemple, on constate que certaines personnes fréquentent les centres commerciaux sans faire d'achats, simplement pour ne pas être seules. On peut les dénigrer ; mais qui, dans cette salle, n'a jamais fréquenté les grandes surfaces ? Néanmoins, il manque à ces centres périphériques le pouvoir, la mémoire, le patrimoine, la rue... ce qui explique que le centre ville reste "la" référence.

Revenons, donc, aux centres anciens. Sur les quatre items que sont le patrimoine proprement dit, l'organisation économique qui fait vivre le patrimoine – notamment les modalités de réinvestissement des centres-villes par le commerce –, l'occupation sociale et la fréquentation, je vais m'attacher davantage aux deux derniers : qui habite les centres-villes ? quelles évolutions y constate-t-on ? qui les fréquente, quels en sont les usages ?

## 2. LA DIVISION SOCIALE DE L'ESPACE URBAIN

Le modèle écologique de la "division sociale de l'espace urbain" a été élaboré par l'École de Chicago (Doc. ②). Ce modèle est-il pertinent aujourd'hui pour analyser nos centres-villes ? Ce modèle fait référence à l'écologie en tant que science du milieu, c'est-à-dire à l'interaction entre l'espace géographique et la vie sociale. La ville de Chicago est passée de 50 000 habitants en 1850 à 3 millions en 1930 : ainsi, au travers de ce schéma de mobilité sociale et spatiale, l'École de Chicago a mis en évidence des mécanismes de fonctionnement "socio-spatial". On trouve des secteurs d'arrivée des immigrants près des quartiers centraux, des ghettos, des quartiers ethniques, des zones ouvrières. Plus on avance vers la périphérie, plus

qu'un "espace creux" où les gens se retrouvent. Les "vraies" villes – les villes qui nous séduisent, celles que vous connaissez et d'où vous venez – présentent des identités très différentes : ville-fort, ville-port, ville-promontoire, ville du fleuve, ville-capitale, ville mythique ou ville où il fait bon vivre. Pourquoi a-t-on plaisir à y résider ? Ces villes disposent de toutes les composantes de la centralité et sont au cœur d'un réseau d'échanges. Si l'une des composantes de la centralité manque, par exemple l'absence de résidents permanents, l'espace est mort et la qualité de vie n'est pas au rendez-vous.

// Voici une vision caricaturale de l'étalement urbain (Doc. ①). Les centres traditionnels sont concurrencés par les grandes surfaces situées en périphérie qui sont, apparemment, plébiscitées par les consommateurs : est-ce là la ville de demain, la "ville émergente" ? Au-delà de la caricature, il est quand même intéressant de voir de plus près ce qui se passe dans ces périphéries. Selon une étude intéressante du CERTU<sup>1</sup>, les centres commerciaux périphériques affichent une attractivité tous publics et des usages multiples : commerces, loisirs, balades, rencontres et ruptures d'isolement. Force est de constater qu'il s'y passe

1. Nouvelles centralités, nouvelles pratiques, les pratiques sociales dans les centres commerciaux de périphérie : pôles commerciaux ou pôles d'intégration. CERTU 1999.

## I. INTRODUCTION :

# QU'EST-CE QUE LA QUALITÉ RÉSIDENTIELLE ?

## Quelles sont les spécificités résidentielles du quartier ancien ?

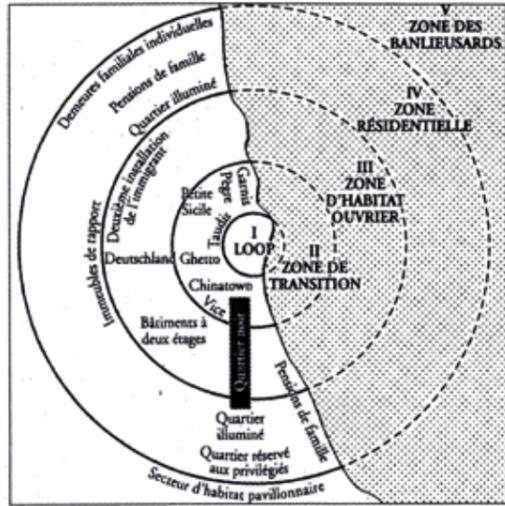
PHILIPPE VERDIER • Urbaniste, sociologue

sommaire

// Je suis urbaniste et sociologue. J'ai exercé en tant qu'urbaniste libéral et, en parallèle, en tant qu'urbaniste salarié dans un atelier public d'urbanisme et d'architecture situé dans la banlieue d'Orléans. Je me suis intéressé dans ma vie professionnelle au projet urbain, dans ses dimensions à la fois sociale et spatiale, dans des opérations programmées ou des études patrimoniales (les abords du domaine de Chambord, par exemple), mais également dans des dossiers relatifs aux quartiers en difficulté. Par ailleurs, j'ai longuement enseigné au Centre d'études supérieures d'aménagement de Tours (CESA) et je suis également administrateur de la Société française des urbanistes, dont le président me charge de vous saluer aujourd'hui.

### 1. QU'EST-CE QUE LA QUALITÉ RÉSIDENTIELLE ?

Qu'est-ce que la qualité résidentielle ? Ne soyons pas trop utilitaristes. S'agit-il de la qualité de vie qui va nous servir à "vendre" notre ville, d'un label, du résultat d'une requalification ? Définir la qualité résidentielle ne consiste pas à inventorier des critères pour permettre à la presse de publier un classement des quartiers les mieux notés. Il convient de reprendre la problématique en amont. La qualité de vie dans un centre-ville, c'est peut-être en premier lieu la qualité de la centralité. Qu'est-ce que la centralité ? C'est la mise en relation (et non l'addition) des dimensions économiques et politiques, des services à la population, de la mémoire collective, ainsi



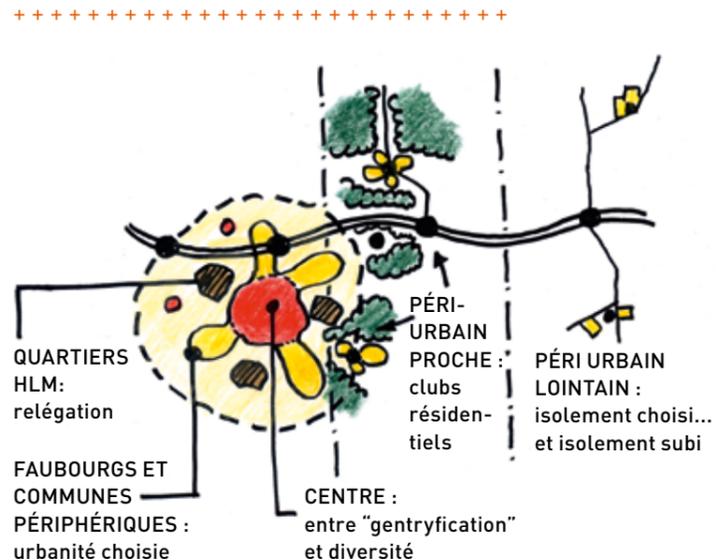
2 Les aires urbaines à Chicago selon E.W Burgess (1925)

les zones deviennent résidentielles. Même s'il existe évidemment de grandes différences entre Chicago et nos villes, ce modèle peut servir à s'interroger sur l'évolution du peuplement dans nos centres-villes.

// **A-t-on affaire à des cycles ?** L'espace valorisé devient cher ; dévalorisé, il se paupérise. Les politiques publiques viennent revaloriser l'espace après la chute démographique. Aujourd'hui, nous assistons souvent à une "gentrification", autrement dit à l'appropriation des centres par les classes moyennes et aisées de la société. Peut-on dire que l'occupation des centres passe par des phases successives ? Oui, je le crois. Faut-il pour autant parler de "cycles" ? Ce n'est pas évident. Certes, on a pu constater un cycle de paupérisation suivie d'une revalorisation et d'une gentrification, elle-même à nouveau suivie d'une paupérisation. Néanmoins, l'Histoire ne se répète jamais et la volonté politique qui a œuvré à revaloriser les centres essaie de maintenir cette valorisation. Ce qui me semble important à retenir, c'est l'idée de cartographier la stratification sociale et ses évolutions.

3. LES CENTRES ET LEUR PEUPLEMENT DANS LE CONTEXTE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

Doc. 3 : ce schéma présente les univers de choix offerts aux ménages selon les offres foncières, les dispositifs d'aides financières (prêts à taux zéro, etc), la réhabilitation des quartiers HLM. Comment s'organise la stratification sociale de l'espace en fonction de ces variables ? Les centres se situent actuellement entre la "gentrification" et le maintien de la diversité. Mais maintenir la diversité sociale apparaît comme un travail lourd et difficile. Les faubourgs anciens et les communes périphériques sont les lieux de ce qu'on pourrait appeler une "urbanité choisie" : ces lieux sont généralement valorisés, par contraste avec les quartiers HLM, qui témoignent plutôt d'une "relégation".



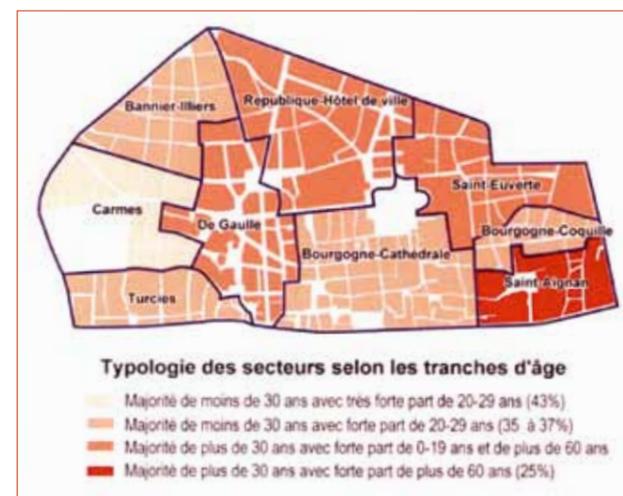
3 Les centres et leur peuplement dans le contexte de l'étalement urbain

sommaire

// **Au-delà de ces espaces périphériques**, on trouve le périurbain proche et le périurbain lointain. Du point de vue de l'occupation sociale, le périurbain proche s'apparente souvent à un "club résidentiel", selon l'expression de certains sociologues : il s'agit d'endroits qui cumulent un certain nombre d'avantages tels que la proximité de la ville centre du bassin de vie et du centre-ville (à moins de 20 minutes) dans un cadre agréable. Ces avantages, bien entendu, les résidents veulent les préserver. Quant au périurbain lointain (à 20 ou 30 kilomètres de la ville centre, voire plus), il est souvent occupé par les ménages qui souhaitent accéder à la propriété à faible coût : à défaut de pouvoir habiter le centre-ville ou la première couronne, une partie des ménages qui souhaite accéder à la propriété se trouve contrainte à cet éloignement dans les zones périurbaines lointaines (isolement subi). Il peut aussi être occupé par des gens qui ont davantage de moyens (isolement choisi). Donc, quand on parle de l'occupation sociale des centres-villes, nous devons avoir présent à l'esprit leur positionnement dans l'univers de

choix et de contraintes plus large que je viens de décrire. En d'autres termes, on n'équilibre pas les centres sans les équilibrer avec les périphéries. En ce qui concerne l'analyse de la réalité sociale des centres-villes, je citerai Alain Bourdin, directeur de l'Institut français d'urbanisme de l'université Paris-8 : « En France, le débat sur le peuplement des centres se structure autour de quelques mots à forte charge émotionnelle et qui sont devenus hautement symboliques en raison de leur destin politique : mixité, sécession, relégation, étalement urbain ou proximité(...) En revanche, il n'existe guère de lieux où l'on s'occupe de traduire les acquis de la recherche en réponses opérationnelles aux questions que se posent les acteurs(...) les expertises portant sur l'économie urbaine, les modes de vie, les comportements collectifs ou individuels, les questions d'organisation sont peu développées. » Comment décrire, donc, la réalité des centres-villes, la qualité urbaine et la qualité de vie ressenties par les habitants de manière rigoureuse ?

// **Tout d'abord, il convient de décrire méthodiquement la réalité socio-économique du centre.** Pour ce faire, deux approches sont possibles : l'une consiste à étudier le centre au sein de l'agglomération, l'autre à examiner ce qu'il se passe à l'intérieur du centre. La composition des ménages, les tranches d'âge, les revenus, l'évolution de l'occupation sociale quartier par quartier, sont autant de descriptions et d'analyses dont on ne peut faire l'économie, et qui sont de précieux outils d'aide à la décision. (Doc. 4).



4 Centre ville d'Orléans © Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise

Mais cette description statistique et cartographique peut être complétée par une autre approche, qui vise à cerner les itinéraires résidentiels. Par exemple, lors d'une enquête

2. BOURDIN (A.), directeur de l'IFU Paris VIII. « Mutations des villes, fragilités et crises urbaines » in Habitat et Sociétés N° 43.

réalisée à l'occasion d'un programme de recherche du Plan urbanisme construction architecture (PUCA<sup>3</sup>) nous avons posé aux habitants des questions comme : « Depuis combien de temps occupez-vous ce logement ? », « Êtes-vous locataire ou propriétaire ? », « Avant d'être dans ce logement, où habitiez-vous ? Dans quel type de logement ? », « Comment avez-vous été amené à venir habiter ici ? ». Ces questions – très ouvertes – ont été soumises aux habitants afin de comprendre leur itinéraire résidentiel. Puis, des questions leur ont été posées sur leur vision de la qualité résidentielle. Un questionnaire de ce type doit être élaboré de manière rigoureuse : il convient en effet de formuler correctement les questions afin de ne pas biaiser les réponses. Ainsi, il faut préférer : « Pour vous et votre famille, cela a-t-il changé quelque chose de venir vivre dans ce logement ? Qu'est-ce que cela a changé ? » puis : « Avez-vous trouvé ici des choses que vous ne trouviez pas avant ? », à la formulation directe : « Que trouvez-vous ici que vous ne trouviez pas ailleurs ? » qui peut induire une réponse positive. Le dépouillement de ces questionnaires est un long travail, qui donne lieu à des débats entre les enquêteurs associés au dépouillement. Mais un travail de ce type, bien conduit, permet réellement d'approcher une définition précise de la notion de qualité résidentielle : les endroits que les gens aiment bien et ceux qu'ils n'aiment pas, et ce qu'il y a derrière ces jugements, etc.

// Dans le même ordre d'idées, je me référerai à l'étude intitulée *Du domicile à la ville : vivre en quartiers anciens*<sup>4</sup>, laquelle a pour objet les quartiers suivants : le quartier Daguerre (Paris 14<sup>e</sup>, le Bas-Montreuil, l'ouest du centre historique de Montpellier, certains quartiers de Versailles et les pentes de la Croix-Rousse (Lyon). Ces différents quartiers se caracté-

risent par la diversité de leur peuplement et par le processus de revalorisation dont ils font l'objet. Il s'agit d'observer les modalités d'investissement des gens dans leur quartier. Selon Yves Chalas et Geneviève Dubois-Taine (*La Ville émergente*, 1997), l'attachement au quartier serait en déclin dans un monde de sociabilité à distance : du fait de la mobilité croissante des habitants, on assiste à une baisse de la fréquentation des commerces, des cinémas, des bistrotts, des marchés et des squares et il n'y aurait plus de place pour le quartier et les relations de voisinage. Seuls les groupes "captifs" conserveraient un univers social localisé autour de leur habitat<sup>5</sup>.

// **L'enquête Du domicile à la ville** a pour objectif de vérifier ces constats : le quartier a-t-il encore une valeur pour les habitants ou est-il dépassé ? Dans les cinq quartiers étudiés, l'enquête montre que les gens sont "utilisateurs" du quartier : achats, temps libre, promenades, sorties, cafés, recours aux équipements publics... On dénombre 54 % d'habitants faisant un usage moyen ou élevé du quartier. En outre, il est intéressant d'observer les "logiques de cumul" : ce sont les étudiants, les cadres et les intellectuels qui ont un usage plus élevé du quartier et non les retraités, les ouvriers et les employés. Ainsi, cette observation vient infirmer le constat selon lequel seuls les groupes captifs conserveraient un univers social localisé autour de leur habitat. Par ailleurs, si l'investissement local dans le quartier augmente avec l'ancienneté de résidence, il apparaît que ceux qui ont un usage élevé du quartier fréquentent aussi beaucoup le reste de la ville. L'étude conclut que l'ancrage dans le quartier et la mobilité urbaine, loin d'être opposés, fonctionnent de pair ; le quartier central, avec sa variété, apparaît comme le ressort de l'inscription locale, plus que le logement. Il me

3. Il s'agit du programme « Architecture de la grande échelle » et d'une recherche intitulée *Ingénierie des projets de territoire et conduite d'opérations d'habitat dans une région urbaine à forte valeur patrimoniale, le Val de Loire*, dirigée par le département aménagement de l'EPU de Tours, et l'UMR CITÈRES.

4. AUTHIER (J.Y.) (dir.) éd. Anthropos, coll. Villes, 2001.  
5. ASCHER (E.) ET ALII, 1995.



LES DÉSÉQUILIBRES	LA RÉFLEXION	LES ÉQUILIBRES
SIPHONNAGE COMMERCIAL PAR LA PÉRIPHÉRIE	DESCRIPTIONS PRÉCISES	RÉSIDENTIEL / SERVICES / COMMERCE / LOISIRS / CULTURE / PATRIMOINE
STÉRILISATION PAR LE TOURISME MARCHANDISÉ	ENQUÊTES RIGOREUSES	ÉQUILIBRE DU PARC DES LOGEMENTS
MUSÉIFICATION	URBANISME PARTICIPATIF	ÉQUILIBRE DU PEUPLEMENT
VAGABONDAGE, DROGUE, DÉLINQUANCE...	CONCEPTEURS TALENTUEUX	ÉQUILIBRE ENTRE CENTRE ET PÉRIPHÉRIES
"BOBOISATION"	STRATÉGIE PARTAGÉE	
PAUPÉRISATION		

5 Améliorer la qualité de vie dans les centres-villes ?

semble que ces logiques de cumul dessinent "en creux" le portrait des habitants qui participent le moins à la vie du quartier et en font le moins usage. Au niveau politique, il conviendrait peut-être de se mobiliser pour impliquer davantage ces résidents dans des processus participatifs<sup>6</sup>.

4. CONCLUSION

+++++  
**Doc. 5 : ce schéma met en évidence les déséquilibres qui peuvent affecter les centres**, et la nécessité dans laquelle nous sommes de trouver les moyens de réfléchir et d'anticiper pour éviter ces déséquilibres et améliorer la qualité de vie des centres-villes. Comment conduire des stratégies d'évolution des centres dans leur contexte ? De fait, les missions de l'aménageur, du technicien, de l'ABF... sont limitées à leur périmètre réglementaire ; en revanche, l' élu – en charge de la globalité et de la transversalité – ne peut pas considérer seulement le secteur sauvegardé. Quant à l'urbaniste, il se doit d'assister les élus, pour apporter des réponses globales à un problème global.

+++++

6. Voir l'ouvrage de l'auteur : VERDIER (Philippe), *Le projet urbain participatif, apprendre à faire la ville avec ses habitants*, Éditions ADELS / Yves Michel, 2009.

// **Quels sont les outils pour conduire une stratégie urbaine transversale ?** D'abord, il convient de penser la ville dans la durée, et au-delà de l'aspect réglementaire. Ensuite, il faut garder une mémoire des projets et des expertises grâce à une équipe permanente et pluridisciplinaire (urbanisme, économie, architecture, sociologie, paysages...), agissant avec souplesse, continuité et indépendance intellectuelle, voire impertinence ! Donc, à mon sens, la question du développement des ateliers d'urbanisme pour conduire cette stratégie devrait être posée, particulièrement dans des villes moyennes ou même de petite taille qui n'ont pas d'agence d'urbanisme, et je me dis qu'il y a là, peut être, une question à poser à la Fédération nationale des agences d'urbanisme (F.N.A.U.) par les élus concernés... ■

## II. QUALITÉ RÉSIDEN- TIELLE ET VILLES PATRIMONIALES

CHRISTIAN-NOËL QUEFFLEC

Architecte

Membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable,  
ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

sommaire

**Les façons d'aborder les centres anciens et les questions patrimoniales sont multiples.**

Il est difficile et parfaitement inutile d'en faire la synthèse ; elles ont chacune leur domaine de pertinence. C'est donc en nous éloignant tout d'abord des approches d'expert, que nous voudrions aborder la question qui nous préoccupe. Les villes d'hier répondent-elles aux modes de vie d'aujourd'hui et de demain ? Hors du champ de l'attachement culturel et de l'émotion esthétique que nous procurent les monuments urbains du passé, y a-t-il encore pour ces morceaux de ville une place à tenir pour une fonction résidentielle, ou la ville ancienne n'est-elle plus qu'un décor pour nos rêves ?

### 1. UN PHÉNOMÈNE DÉROUTANT : LE DÉPART DE LA POPULATION DES CENTRES URBAINS

Cette question n'est pas celle d'un acteur qui prend une position volontairement extrême pour faire parler de lui. Elle est celle d'un observateur des villes qui, au fil de ses voyages, voit apparaître aux fenêtres, dans les centres anciens, des panneaux proposant des logements à la vente ou à la location, et voit ce phénomène s'amplifier. C'est ce que nous avons pu constater encore récemment, lors d'un voyage effectué à Saint-Lô à la demande du maire.

### → ÉTUDE DE CAS

**Saint-Lô**, petite ville de la Manche, ville martyre, bombardée par les Américains lors du débarquement de 1944, a été reconstruite avec soin et possède ainsi une architecture et un urbanisme de l'époque de la Reconstruction, d'une certaine valeur architecturale et technique. Alors que nous en étions à pénétrer le travail des professionnels de l'époque, architectes et urbanistes, nous avons vu s'imposer à nos yeux les marques nombreuses de désaffection touchant certains commerces et l'habitat en centre ville. Spontanément, il nous est venu à l'esprit que les habitants étaient en train de partir du centre pour s'installer dans les quartiers péri-urbains. Bien entendu, cette hypothèse s'appuyait sur la connaissance de cas semblables dans toute la France, touchant des villes modestes comme Langres ou prestigieuses comme Bordeaux.

+++++

### 2. DEUX CAS EXTRÊMES

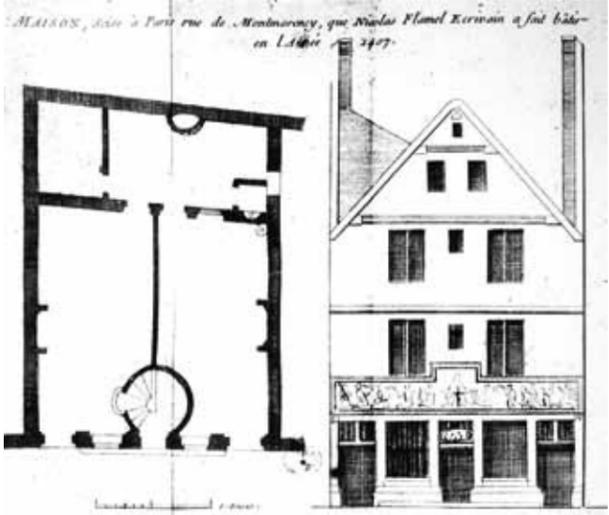
// **Le centre de Bordeaux a connu un dépeuplement**, passant de 40 000 habitants en 1967 à 28 000 en l'an 2000, alors que l'agglomération connaissait un étalement urbain important. Ce désamour s'explique par le souhait d'autres modes de vie, par un environnement urbain parfois difficile, par l'inadaptation ou le mauvais état du parc de logements. Les bars et restaurants sont nombreux et posent des problèmes de propreté, de bruit, de stationnement, et de conflits d'usage. Beaucoup de logements sont dégradés, voire insalubres, et dans certains secteurs jusqu'à 20 % de logements sont vacants. Ces derniers sont parfois réhabilités, mais pas toujours confortables du fait d'un manque de lumière naturelle, d'une



Saint-Lô : les remparts et la ville de la Reconstruction

© Collection C.N. Queffelec

isolation thermique et phonique imparfaite et de l'absence de locaux collectifs (locaux vélos ou poubelle). Les petits logements, d'une et deux pièces, se sont multipliés, notamment en secteur sauvegardé. La configuration du bâti, la pression d'opérateurs à la recherche d'une rentabilité à court terme et le manque de vigilance de l'administration expliquent ce phénomène. La proportion de logement locatif est de 85 %, un pourcentage interprété comme une conséquence de la législation fiscale. Les aides à l'accession privilégient la construction neuve et les petits logements mal réhabilités n'attirent plus une clientèle de propriétaires occupants. Cette composition du parc, dominée par les petits logements en location favorise une rotation importante des habitants. Dans certains secteurs, le centre a un fonctionnement quasi "hôtelier". Les étudiants s'installent dans le quartier Saint-Eloi à l'automne et repartent en été. La diversité sociale et le brassage des générations sont réduits. Le quartier abrite peu de personnes âgées, par contre, on y trouve des personnes isolées, des ménages avec peu d'enfants, des étudiants, des personnes en difficultés ; 43 % des habitants ont entre 20 et 29 ans, 52 % sont seuls, 17 % au chômage. Pour modifier cet état de fait, la puissance publique a engagé une opération de grande ampleur, constatant le peu de résultat obtenu par les initiatives privées. Le changement est sensible en dix ans mais il reste beaucoup à faire.



Paris. Maison de Nicolas Flamel, de la rue de Montmorency, construite en 1407, sur la censive de l'abbaye de Saint-Martin des Champs. Elle est une des bonnes œuvres de Nicolas Flamel. Elle était destinée à servir de refuge pour ceux qui erraient dans Paris. © Collection C.N. Queffelec

// Il existe, bien entendu, des villes qui ne connaissent pas cette déshérence, comme Paris, mais là, d'autres processus sont à l'œuvre ; ils sont bien loin de la préservation intégrale du cadre historique. Si les beaux bâtiments de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ont toujours connu les faveurs de la clientèle, ils ont retenu récemment l'attention des promoteurs qui ont participé à des opérations de réhabilitation d'un esprit assez nouveau pour aboutir à des produits compatibles avec les désirs de leur clientèle. Le marché des bureaux n'étant plus aussi florissant, leur transformation en logements peut être une très bonne affaire, contrairement aux années où le façadisme participa à la destruction de quelques beaux intérieurs. Des promoteurs ont entrepris des réhabilitations plus ou moins importantes. Les plus légères consistent à ravalier les façades, à restaurer la toiture, remplacer les fenêtres, remettre en état l'ascenseur et les parties communes. D'autres vont bien au-delà et rétablissent des

planchers, des escaliers, refont les réseaux de courants forts et faibles, de fluides, les évacuations des eaux usées et des eaux pluviales. Il s'agit là de réhabilitation dite lourde ou mi-lourde, parfaitement justifiée si le bâtiment initial est d'une bonne facture et bien localisé dans la ville. Les coûts de réalisation sont relativement élevés puisqu'ils dépassent de 30 % à 50 % le coût de la construction neuve. Certaines transformations vont jusqu'à remettre en question la structure verticale, les escaliers, les ascenseurs, et jusqu'à réaliser plusieurs niveaux de parking sous des immeubles existants. Certains bâtiments, composés de grands logements de 300 m<sup>2</sup> et d'étages de bureaux, sont l'objet de profonds remaniements pour créer des logements d'une surface plus conforme aux possibilités du marché, d'une centaine de mètres carrés environ. Les appartements sont commercialisés avec différents niveaux de prestations. Certains proposent des appartements finis à la vente, ou du moins, à l'image de programmes immobiliers classiques, modifiables suivant les possibilités laissées par l'état d'avancement. D'autres promoteurs préfèrent livrer des logements nus, donnant ainsi aux futurs acquéreurs la liberté de choisir eux-mêmes leur mode de vie et leur décoration intérieure. La surface vendue est dépourvue de cloisons, d'équipements sanitaires, mais possède les arrivées et les départs des réseaux électriques et des fluides. Pour respecter les règles de sécurité et de bon voisinage, les acquéreurs s'engagent à respecter un cahier des charges et à obtenir l'accord de la maîtrise d'œuvre chargée de la réhabilitation. Les prix varient suivant l'emplacement de l'opération et le niveau de finition proposé par les promoteurs. En 2003, des appartements nus, mais situés rue de Messine près du parc Monceau, ont été négociés entre 6 500 et 6 700 euros le m<sup>2</sup>. D'autres opérations ont at-



teint le prix de 5 000 à 6 000 euros le m<sup>2</sup> pour des appartements terminés. Ce qui frappe toutefois, c'est que les plans des logements deviennent conformes aux plans de programme de logements neufs, tout en occultant, dans le discours du vendeur, les contraintes de voisinage, les vis-à-vis, les puits de lumière très étroits pour les cuisines, et les chambres; d'une largeur parfois de l'ordre de 3 m.

|||||  
**3. CHANGER DE PROGRAMME**

// Les situations de blocage et de déprise urbaine, ou les transformations radicales qui s'opèrent derrière l'enveloppe de belles façades nous invitent à réfléchir sur la nature du programme. Dans des contextes économiques plus difficiles, la mise en valeur d'un centre ancien peut s'opérer par un changement radical de programme. Ce fut le choix de Castelnau-Montratieu, un bourg de 2 000 habitants.

→ ÉTUDE DE CAS

Situé à quelques kilomètres de Cahors, dans le Lot. Castelnau-Montratieu, bourg d'une très belle facture, se trouvait confronté à une forte demande de logements et d'équipements. Dès 1988, la municipalité réalisa un centre culturel en utilisant l'ancienne poste, la maison Jacob, inoccupée depuis plus de quinze ans. Les salles voûtées du rez-de-chaussée furent transformées en lieu d'exposition, et le premier étage, en bibliothèque. Quelques années plus tard, la commune avait besoin d'étendre sa maison de retraite. Elle acheta onze des maisons d'un îlot insalubre, presque à l'abandon, situé en plein centre du bourg. Cette opération permit de réhabiliter en une seule fois tout un cœur de village.

+++++



Le 16 rue du Cloître Notre-Dame à Paris, dite Maison du Roi Dagobert, dans les années 1900 © Collection C.N. Queffelec

Fort de ces exemples, il convient maintenant de s'interroger sur les raisons qui conduisent leurs habitants à s'éloigner des centres-villes dans la plupart des villes françaises.

|||||  
**4. LES STATISTIENS FONT PARLER LES HABITANTS**

**Le bruit, première source de nuisance**  
 En 1996, l'Insee a effectué une enquête pour comprendre les critères utilisés par les ménages pour juger la qualité de leur environnement. Il ressort que le bruit est la nuisance la plus fréquemment citée. Près de 40 % des ménages se déclarent gênés par le bruit, au

moins de temps en temps, lorsqu'ils sont dans leur logement. Pour 90 % d'entre eux cette nuisance provient soit de la circulation, soit du voisinage, soit cumule les deux. Plus de la moitié des ménages habitant en agglomération ou en région parisienne sont régulièrement gênés par le bruit, contre moins d'un ménage sur quatre en zone rurale. Toutes les sources de bruit sont directement liées aux principales caractéristiques de la vie en agglomération. Un ménage citadin sur quatre et un ménage parisien sur trois déclarent avoir été gêné dans leur logement par les bruits associés à la proximité d'infrastructures de transport. Plus de 20 % des ménages citadins et 30 % des ménages parisiens déclarent être gênés par les bruits des voisins contre seulement 6 % des ménages habitant en zone rurale. L'habitat collectif accentue la proximité du voisinage : 34 % des ménages vivant dans un immeuble sont gênés par leurs voisins contre seulement 9 % de ceux vivant dans une maison individuelle. Enfin 7 % des ménages citadins et 10 % des ménages parisiens sont gênés par d'autres bruits, provenant des commerces, des lieux de spectacles ou des passants, contre seulement 2 % des ménages ruraux. Vivre en zone rurale ne signifie cependant pas pour autant tranquillité absolue : 22 % des ménages vivant en zone rurale déclarent être gênés par le bruit.

#### La pollution

Au bruit s'ajoute la pollution. Un peu moins de 20 % des ménages déclarent que la pollution de l'air les empêche d'ouvrir les fenêtres de leur logement, au moins à certains moments de la journée. Cette pollution est plus souvent perçue par les ménages citadins que par les ruraux. La région parisienne est davantage touchée par cette nuisance puisque le pourcentage des plaignants y atteint 26 % à Paris, alors qu'il n'est que de 14 % en zone rurale.

#### L'insécurité

Les français se plaignent également de la détérioration de l'environnement du logement par des actes de malveillances, des pratiques qui engendrent un sentiment d'insécurité. Un tiers des ménages déclare habiter dans un quartier où ont eu lieu des détériorations qu'il juge purement gratuites, de biens publics ou de parties communes d'immeubles. Ce phénomène s'accompagne de vols et de cambriolages. Au cours des années 1994 et 1995, 16 % des ménages disposant d'une voiture se sont fait voler ou cambrioler leur voiture, un tiers d'entre-eux ayant même subi ce préjudice à plusieurs reprises au cours de ces deux dernières années. Les cambriolages de logements sont moins fréquents : près de 4 % des ménages déclarent toutefois en avoir été victimes au cours des années 1994 et 1995. Le vandalisme et les vols de voiture sont plus fréquents en zone urbaine que dans les zones rurales. Sur l'ensemble de la période, 25 % des ménages parisiens se sont fait voler ou cambrioler une voiture contre seulement 17 % des ménages dans les autres agglomérations, et 7 % de ceux vivant en zone rurale. En banlieue parisienne, les ménages habitant dans une cité ou dans un grand ensemble en sont plus souvent victimes. Le pourcentage des gens concernés a atteint 30 % en 1994 et 1995 contre 15 % des ménages vivant en immeuble en dehors des cités.

#### La sécurité sous toutes ses formes

De la construction elle-même, les habitants attendent de la solidité et de la sécurité, d'une part, de l'hygiène et du confort, d'autre part. La solidité et la sécurité couvrent, pour eux, la protection contre le vol, l'incendie et les risques d'agression. Dans l'habitat, le feu est bien souvent l'ennemi premier des constructions. Pour les constructions anciennes, il reste encore trop souvent la cause de si-

sommaire

nistres mortels. La réglementation incendie fournit les règles de stabilité au feu, de protection partielle, d'évacuation des hommes et des fumées, et d'accès des secours sur le plan urbain. D'autres causes naturelles sont aussi à craindre, comme les tremblements de terre, les inondations, les avalanches, les glissements de terrain ; des aléas fonction de la situation géographique du bâtiment. Mais, les habitants ont souvent tendance à minimiser de tels risques. La mémoire collective sous-estime le plus souvent l'impact réel des risques naturels, comme le montrent en particulier les débats publics, fort contradictoires, sur la constructibilité des zones inondables. Par contre, ils sont de plus en plus sensibles aux risques liés à la délinquance : vols et agressions. Cette sensibilité va jusqu'à avoir des effets économiques tout à fait mesurables. Dans les banlieues, les logements situés au rez-de-chaussée des immeubles collectifs subissent souvent une décote importante, même s'ils bénéficient d'un jardin privatif, parce que les risques de cambriolages sont jugés plus sérieux que pour les appartements en étage. De même, les résidences secondaires trop isolées sont devenues plus difficiles à vendre pour la même raison.

// **Il ressort de ces enquêtes** que les réponses à apporter ne sont pas seulement techniques. L'aménagement urbain peut accroître, ou au contraire réduire, dans une large proportion cette impression d'insécurité : un éclairage plus soutenu, l'absence de recoins et de chicanes dans les cheminements publics, une disposition des bâtiments qui place ces cheminements à la vue des habitants, des mesures simples qui peuvent augmenter le confort sécuritaire.

## 5. LES ÉVOLUTIONS DES BESOINS ET DES PRATIQUES

// **Au-delà des considérations d'ordre rationnel**, divers courants de la sociologie ont essayé de cerner les différents besoins des hommes, parfois avec des objectifs très productivistes : trouver les bonnes formes de l'habitation minimale. Pour aborder les relations entre l'homme et son habitat, la pensée fonctionnaliste s'est appuyée sur la notion de besoin, développée par des penseurs du XIX<sup>e</sup> siècle comme Volney, qui l'appliquaient à l'analyse des budgets des familles. Cette notion est efficace pour des besoins physiologiques élémentaires ou pour des exigences fonctionnelles évidentes, mais elle ne représente qu'une partie de la réalité. Paul-Henry Chombart de Lauwe (1913-1998), considéré en France comme le père de la sociologie urbaine, va introduire dans ses recherches, au cours des années 1950, les deux pôles de besoin et d'aspiration, situant cette dernière à la "charnière du personnel et du social". Il ouvrait la voie à la prise en compte d'un désir profond, face à l'espace ou dans les rapports sociaux, de silence, beauté, dignité, autant de perceptions ou d'attitudes, où l'essence même de l'architecture pouvait se glisser.

// **Abordant cette question particulière du logement**, d'autres équipes de sociologues ont commencé par bâtir des méthodes d'approches, par émettre des hypothèses. Les premiers travaux ont porté sur la lecture de l'espace par les différents groupes culturels. On place habituellement dans cette filiation Amos Rapport, auteur de *L'Anthropologie de la maison* et E. T. Hall, auteur de *La Dimension cachée*. Dans les années 1960, les sociologues se sont intéressés aux comportements familiaux ; Henry Raymond a ainsi étudié les rapports homme/femme



Immeuble au 12 rue de Tournon à Paris, construit en 1777 par Charles Neveu © Collection C.N. Queffelec

à l'œuvre dans le logement. Tous ces travaux ont servi à donner quelques fondements aux concepts de besoins, d'usages, de pratiques. Monique Eleb a continué à donner corps au concept de mode de vie, en étudiant l'évolution de l'habitat moderne et en montrant comme l'organisation de l'espace répond à l'évolution de la société. En un siècle, la chambre passe d'un état semi-public au statut de dernier bastion de l'intimité. Le couloir des appartements haussmanniens remplace une organisation de pièces en enfilade et traduit la volonté de mise à l'écart de la domesticité. Dans l'habitat ouvrier, les vertus de l'hygiénisme servent à diffuser un modèle bourgeois. Au tournant des années 50, il n'y aura ainsi plus qu'un modèle, toujours peu ou prou reproduit. Il concernait pourtant une catégorie de population très différente de celle d'aujourd'hui, des personnes d'origine rurale auxquelles il s'agissait d'apprendre à vivre selon un mode qui restait alors à définir, des rapports homme/femme tout autres, à l'instar de ceux entretenus par les parents avec leurs enfants.

#### Modèle culturel et mode de vie

Les sociologues se servent donc de deux concepts fondamentaux, celui de modèle culturel et celui de mode de vie. Le concept de modèle culturel est issu d'une observation des pratiques, et tout particulièrement celles touchant à l'habitat. Il suppose l'existence de comportements communs à la majorité des

individus d'une société donnée, et tenant à l'organisation des rapports sociaux et des rapports internes à la famille, les relations parents-enfants, homme-femme, la sexualité, tout système qui évolue lentement. La notion centrale est celle d'intimité. Elle traite des rapports d'un individu avec son entourage immédiat ou plus lointain, de ce qu'il accepte de livrer au regard et de ce qu'il tient à cacher. Toute échelle dans l'ordre de l'intimité a des conséquences sur l'organisation de l'espace en établissant des coupures. Elle distingue ainsi l'espace privé et l'espace public, les lieux de l'intimité et ceux de la vie collective, l'espace conjugal et l'espace familial, l'espace du sale et l'espace du propre. Les espaces du propre sont destinés à être montrés et entretenus. Les espaces du sale peuvent accepter un certain désordre temporaire ou permanent et l'exercice d'activités sales (cuisine, cave, cellier, sous-sol). Le mode de vie est la façon dont la vie quotidienne de la famille est liée à l'activité générale de la société (travail, consommation, loisir) ainsi qu'à la composition et au cycle de vie du ménage (couple, couple avec enfants, couple âgé).

// **Les modes de vie peuvent varier** avec les groupes sociaux et évoluer plus rapidement dans le temps que les modèles culturels. Ils doivent également avoir des répercussions sur le programme et l'organisation fonctionnelle du logement. Par exemple, deux places de stationnement automobile sont nécessaires pour les programmes de logements qui dépendent entièrement des moyens de transports individuels. L'aspiration plus marquée, d'un groupe social donné, à certains types d'activités de loisirs tels que le bricolage ou le jardinage doit influencer sur le traitement et les possibilités d'usage des annexes et du jardin. Les données climatiques ont une influence sur le mode



La rue de Rivoli, des architectes Percier et Fontaine.

Cette rue a été percée de 1800 à 1835 entre les rues Saint-Florentin et de Rohan. Les immeubles qui la bordèrent le long de son côté nord furent construits d'après les plans de Percier et Fontaine. Il fut alors précisé qu'ils ne pourraient être occupés ni par des artisans, ni par des ouvriers travaillant au marteau, ni par des commerces d'alimentation, ni par des commerces nécessitant l'usage d'un four, et que leurs uniformes et à arcades ne devaient pas porter de pancartes, écriteaux ou enseignes. Pour favoriser ces constructions, un décret fut pris en 1811, exemptant pendant trente ans de tout impôt foncier les propriétaires des immeubles. © Collection C.N. Queffelec

sommaire

de vie et peuvent favoriser ou non un besoin d'utilisation des espaces privatifs extérieurs, orienter le traitement de ceux-ci comme de l'architecture. La notion de mode de vie vient de Maurice Halbswachs qui s'attacha, au début du XX<sup>e</sup> siècle, à montrer les correspondances entre la vie de travail et la vie hors travail. Elle fut reprise par Henri Lefebvre qui affirmait que la vie quotidienne n'était pas le simple reflet des positions sociales mais qu'elle était le fondement de la pratique sociale. Selon Salvador Juan, le mode de vie représente un ensemble de normes du groupe, tandis que le style de vie, selon Bourdieu, est une orientation individuelle de l'action. Modèle culturel, mode de vie, style de vie représenteraient des permanences dans le comportement plus ou moins ancrées dans l'inconscient du groupe.

// **Pour les sociologues**, le type de consommation est un révélateur du mode de vie, les objets également. Ils observent, qu'en trente ans, les taux d'équipement des ménages ont été multipliés par deux pour l'automobile, par trois pour le téléphone, par quatre pour les congélateurs et les lave-vaisselle, par cinq pour les magnétoscopes. Des objets qui n'existaient pratiquement pas ou pas du tout il y a trente ans sont en cours de diffusion accélérée : les fours à micro-ondes, les magnétoscopes, les CD et les DVD, les téléphones mobiles, les ordinateurs,

internet, etc. Les sociologues constatent de nouveaux changements dans les modes de vie, mais retiennent aussi l'importance des pratiques liées aux traditions, aux cultures. Avec certains architectes et maîtres d'ouvrages, ils essayaient d'imaginer des formes susceptibles d'accompagner favorablement ces évolutions. Ils montrent les relations que ces modes de vie entretiennent avec l'état général de la société, le développement des médias, l'organisation économique et le chômage, les rapports entre parents et enfants. Avec les autres professionnels de l'habitat, ils continuent à croire en un progrès du secteur et s'attachent à inventer des architectures adaptées.

#### L'intimité

Un certain nombre de comportements ont été perçus et analysés de manière intuitive depuis fort longtemps par les concepteurs ; notamment la recherche d'une certaine intimité, qui s'exprime dans les rapports public-privé. Certains chercheurs voient dans cette notion un des traits fondamentaux des espèces vivantes, consistant à se créer un espace protecteur. Ils ont trouvé quelques analogies avec les travaux des éthologues et considèrent que l'impression d'être chez soi exprime un sentiment de contrôle de l'homme sur un territoire. L'éthologie animale a mis en évidence divers mécanismes de régulation des relations avec autrui,



Un appartement de 185 m<sup>2</sup> dans l'ensemble en pierre et brique, construit entre l'avenue Lowendal et le square Lowendal, voie privée construite en 1930, dans le XV<sup>e</sup> arrondissement de Paris. © Collection C.N. Queffelec

passant par un contrôle de l'espace, selon des modalités variant dans le temps en fonction du degré de connaissance des êtres en présence. Bien que ce type de comportement comporte un caractère inné, chez l'homme, il est fortement influencé par la culture du groupe. Il est pour une part de l'ordre de l'acquis. Le logement, selon l'approche des éthologistes, fait partie des espaces primaires, ceux pour lesquels les frontières sont clairement définies et où l'espace appartient à un sujet ou à un groupe. De nombreux travaux ont confirmé que la possibilité d'exercer un contrôle sur un espace privatif était un facteur de bien être. Cette situation, qu'exprime partiellement le terme d'intimité, se réfère à la fois à un besoin, la nécessité de disposer d'un espace privé, et à une conduite, la mise en œuvre des moyens permettant à l'individu d'établir une séparation physique et psychologique du monde existant. Cette séparation correspond à un besoin fondamental de l'homme, qui éprouve temporairement, et de manière plus ou moins forte selon les individus, le désir de prendre ses distances, de rompre avec l'environnement physique et social. Il s'agit de répondre à un équilibre complexe entre le besoin de commu-

niquer avec les autres et le besoin de s'en protéger. Ce processus peut varier en fonction de caractéristiques sociologiques comme le sexe et l'âge, mais également en fonction des circonstances de l'interaction. En matière d'habitat, le contrôle doit s'exercer sur les stimuli des trois sens concernés par l'espace, les lumières, les bruits et les odeurs, et sur le franchissement des limites par tout être vivant. L'intimité serait ainsi définie par le contrôle des stimulations, le contrôle des accès, le contrôle des canaux de communication. Un espace serait entièrement privatif quand l'individu peut faire ce qu'il veut, quand il veut, où il veut, protéger du regard et de toute agression.

## 6. LES POINTS MAJEURS DE L'ÉVOLUTION EN COURS

**Les réflexions précédentes sont là pour montrer qu'il ne peut exister un modèle figé pour l'habitat,** qui serait indifférent au cours des choses. S'il existe bien un certain nombre d'invariants pour satisfaire certaines aspirations fondamentales, il se produit, dans la société, des changements fondamentaux qui modifient considérablement la fonction du logement.

### La réduction du temps de travail et l'augmentation du travail à domicile

L'un des changements des plus importants est la réduction du temps de travail, accentuée par la loi sur les trente-cinq heures. Les analyses statistiques montrent qu'aujourd'hui, sur une année de vie, 40 % du temps éveillé est consacré au travail, les 60 % restants étant réservés aux loisirs, aux transports, aux repas. Les mêmes statistiques indiquent que le temps libre par jour est de 2h51 pour les femmes et de 3h41 pour les hommes, la différence

s'expliquant par une moins grande implication des hommes dans les tâches ménagères. Sociologues et économistes prédisent que le XXI<sup>e</sup> siècle sera celle d'une société organisée autour du temps libre. Déjà, si l'on considère l'ensemble des personnes, le temps de travail ne représente que 14 % du temps éveillé et le temps libre, 43 %. L'évolution en cours va avoir des conséquences déterminantes sur les modes de vie, la consommation. Les économistes prévoient la poursuite de ce phénomène, et du point de vue du métier, le développement des formes d'activités indépendantes et des appartenances professionnelles multiples. Ils prévoient également un plus grand morcellement des temps de travail et des statuts, avec des contrats à durée indéterminée, des contrats précaires, des horaires décalés. Déjà 24 % des actifs déclarent avoir des horaires irréguliers, 37 % travaillent le samedi, 9 % le dimanche, 42 % des ménages français sont bi-actifs, avec des temps de travail décalés entre l'homme et la femme. Le temps partiel touche 8 % des hommes et 36 % des femmes. En outre, le travail se délocalise. Il ne se pratique plus uniquement en un lieu fixe, l'entreprise, mais gagne la sphère du privé et les temps de transport, avec le téléphone et l'ordinateur portables. Déjà 15 % des actifs disent travailler 50 % de leur temps à domicile ; on évalue à 2,4 millions en 1997 les pièces réservées à cette activité. La population d'actifs ramenant du travail à la maison demeure encore faible. Il s'agit essentiellement de cadres, qui déclarent travailler 6 heures 30 par semaine à domicile, et investissent pour cela les meubles déjà disponibles, comme la table de la salle à manger. À long terme, le manque de place et de matériel risque de peser. Un travail efficace demande quelques moyens, un endroit pour de la documentation et le stockage d'archives, un peu de calme pour réfléchir.

**L'accroissement du temps libre et des loisirs**  
L'Insee indique, qu'en moyenne, les Français passent aujourd'hui 20 heures par jour à leur domicile ; ce chiffre n'était que de 17 heures, quelques années auparavant. Certes, il tient compte des tout-petits et des personnes âgées mais il montre une présence de plus en plus grande au domicile qui doit donc accueillir de plus en plus d'activités. De fait, le registre des loisirs s'est accru avec la télévision, puis les consoles vidéo et maintenant Internet. Il a répondu à un changement de comportement. Dans les années 80, les habitants sortaient volontiers de chez eux ; dans les années 90, ils se sont recentrés sur le logis, pour des activités de loisirs, mais tout autant d'éducation, de travail. Les sociologues font, à juste titre, la comparaison avec la fonction de l'habitat à l'époque du Moyen-Age. Il était alors au centre de la vie et accueillait des activités domestiques mais aussi d'éducation, de travail, d'entretien du corps. Une certaine division du travail et une distribution spatiale des fonctions ont conduit à définir des zones de travail (les usines et les bureaux), de soins (les hôpitaux), de loisirs (les bals et les échoppes), de consommation (les boutiques), d'éducation (les écoles). Aujourd'hui, une bonne partie de ces activités regagne le logis. On constate par exemple le développement des soins à domicile qui répond au désir des personnes âgées de rester chez eux le plus longtemps possible. Ce repliement sur un petit territoire s'explique d'autant mieux que le développement des techniques de communication permet dans le même temps de s'ouvrir sur le monde. Les deux pôles semblent d'ailleurs plus marqués. Les Français expriment deux types d'aspiration : voyager et découvrir, et se replier sur soi. Ils se manifestent dans les pratiques de consommation.

### Les nouveaux outils de la maison

En 1999, selon l'Insee, 97 % des foyers possédaient un téléviseur, 72 % un magnétoscope, 26 % un micro-ordinateur, 7 % une connexion à Internet, 28 % une console de jeux, 74 % une chaîne hi-fi. Le taux d'équipement des ménages en micro-ordinateurs est passé de 18,5 % en 1997, à 22 % en 1998 puis 30% en 2000. Cet accroissement va se poursuivre avec le développement d'Internet. Certains observateurs évoquent même la possibilité de voir des ordinateurs mis à disposition gratuitement par certains fournisseurs d'accès en contrepartie d'un abonnement, suivant là une stratégie mise en œuvre par France Télécom pour le Minitel. Les constructeurs envisagent des changements importants des équipements déjà présents dans la maison. La fusion de la télévision et d'Internet par le biais du câble est en cours. Les professionnels du domaine prévoient que les écrans plats vont modifier l'usage du salon et l'association avec Internet, le comportement des habitants. Le mobilier de salon correspondait jusqu'à présent à un individu passif; les créateurs sont maintenant à la recherche de meuble qui remplace le simple canapé par des produits permettant les deux attitudes, passive et active. Le téléviseur est devenu un objet central puisqu'il est utilisé en moyenne 3h30 par jour. En outre, 30 % des foyers sont équipés d'un second téléviseur, 36 % des seconds postes étant installés dans la chambre des parents, 25 % dans celle des enfants, et 16 % dans la cuisine. La télévision pénètre toutes les pièces.

### Les nouvelles familles

À côté des ménages traditionnels constitués des deux parents et de leurs enfants, on constate la présence d'un nombre important de familles monoparentales ou déstructurées. En 1999, l'Insee et l'Ined ont montré l'impor-

tance de ce phénomène, en publiant les résultats suivants : il existe, en France, un million de familles recomposées, 4,2 millions de personnes vivant en couple sans être mariés, soit 14 % des couples. Près de 40 % des enfants naissent hors mariage dans des couples stables. Deux millions d'enfants vivent dans 1,6 millions de familles avec un seul parent au foyer. On sait que 45 % des 18-28 ans habitent chez leurs parents, que le nombre de retraités en 1996 est de 12 millions, que les familles accueillent de plus en plus de personnes du quatrième âge. Le logement doit donc accueillir des personnes ayant entre-elles de nouveaux types de relation; ils ne peuvent pas être les mêmes pour les familles élargies où se trouvent réunies des personnes appartenant à trois générations différentes, voire plus, et pour ce que l'on appelle les "familles nucléaires" réduites au couple des parents et à un petit nombre d'enfants.

### L'analyse du rôle des femmes à l'intérieur de l'habitat

Un exemple de cette évolution rapide tient dans les modifications de statut et de rôle social des femmes. Elles mettent radicalement en question le logement. Pendant des siècles, la femme était mère et responsable du foyer avant tout autre rôle social. La "maîtresse-femme" régnait sur son petit monde et personnifiait l'idéal familial. Ce qui change aujourd'hui, c'est que les femmes ont découvert les charmes d'une indépendance relative grâce à la possibilité de prendre un travail. Le plus important pour elles semble bien être le sentiment de ne plus être aussi totalement dépendantes de leur mari et de leur logement. Ce sont des valeurs d'autonomie, voire d'individualisme, valeurs montantes pour l'ensemble de la société, qui s'expriment même quand les surcoûts résultants de l'absence de

sommaire

la femme à son foyer l'emportent sur le bénéfice direct d'un second salaire. Ce changement dans les modes de vie a une incidence sur le fonctionnement du logement et le besoin de surface, ainsi que sur la mobilité des ménages (donc sur l'offre globale). Cette évolution se manifeste directement dans le rôle dévolu à la cuisine et donc à la place de cette dernière. Lorsque la femme reste au foyer, la cuisine est son domaine propre, celui sur lequel elle règne et qu'elle agence à son gré. C'est aussi le lieu du sale, l'endroit où un certain désordre peut être toléré. Dans les logements ouvriers des années 60, la distinction est très forte entre la salle à manger et la cuisine. La salle à manger ne sert pas pour les repas quotidiens ; elle est la pièce la mieux meublée et reste toujours entretenue de manière méticuleuse. Il est clair que son rôle est surtout symbolique. Elle doit toujours être impeccable pour accueillir un peu probable visiteur. La cuisine, par contre, est le lieu de la vie quotidienne. Les enfants y font souvent leurs devoirs et c'est là que les premières télévisions sont installées. L'indépendance croissante des femmes a conduit à expérimenter d'autres dispositions, et notamment la cuisine intégrée non séparée du séjour. Même si elle continue à effectuer la plupart des corvées domestiques, la femme entend participer en même temps à la vie collective du groupe familial qui se tient dans la pièce de séjour.

### Les rythmes temporels et l'activité à l'intérieur d'un logement

Les habitants passent de plus en plus de temps dans leur logement, en particulier les ménages aux ressources modestes (chômage, congés à la maison). Il convient donc de prévoir des espaces capables d'accueillir des activités diverses et prolongées. Dans un espace trop petit, les habitants sont obligés de trou-

ver d'autres lieux de séjour à l'extérieur du logement, c'est ainsi qu'est devenu célèbre le café associé, au XIX<sup>e</sup> siècle, à l'habitat ouvrier. La sur-occupation pose de nombreux problèmes : promiscuité, bruit, condensation. La sous-occupation peut poser des problèmes financiers (loyers+charges). Les sociologues insistent également sur le fait que les activités à l'intérieur du logement varient au cours d'une même journée. Pour un individu, le besoin d'isolement et de communication peut être différent. La famille peut avoir besoin d'un espace exceptionnel de manière à accueillir un plus grand nombre de personnes qu'à l'ordinaire, à l'occasion de fêtes ou de réunions. Le mode d'occupation peut changer. Si l'un de ses habitants travaille à domicile, il aura besoin d'un espace spécifique ; les naissances ou les départs d'enfants modifient la structure familiale et son besoin d'espace. Les rapports entre les parents et les enfants évoluent en fonction de l'âge; les jeunes enfants occupent plus volontiers le séjour que leurs chambres, à l'opposé des adolescents.

## 7. L'IMPLICATION DES ANALYSES SUR LES QUALITES DU LOGEMENT

### L'habitabilité ou le besoin de protection

À propos d'habitation, les dictionnaires révèlent un certain embarras dans leurs définitions. Le Nouveau Petit Larousse illustré se borne à commenter «Lieu où l'on habite ; domicile, demeure, logement, maison». Quant au mot "habiter", il le définit par « demeurer », et le mot "demeurer" par le mot « habiter ». Cette nécessité de différencier le bâtiment et le comportement de celui qui en fait sa demeure est une constante des réflexions portant sur le logement depuis la seconde guerre mondiale.

Lorsque l'on parle d'habitation, il semble que l'on mette plus particulièrement l'accent sur le bâtiment et son aménagement en vue d'offrir un abri permanent à l'homme. Une habitation peut servir de logement, mais n'est pas nécessairement un logement. Pour qu'il y ait logement, il faudrait l'installation effective de l'homme, occupation des lieux. L'analyse comparative réalisée par Bernard Salignon apporte d'autres éclairages. Il note que la langue allemande possède deux termes pour désigner la maison : Haus et Heim, le premier désignant la réalité matérielle de la construction, le second désignant les liens profonds ressentis par l'habitant, couvrant l'appropriation et l'intimité. Salignon note aussi que le mot Heim est la racine du mot Geheim-nis, qui signifie secret en allemand. Il l'identifie à l'expression française "chez-soi", associant un lieu et la vie profonde de l'individu. « C'est que le chez-soi est ce lieu d'intimité secrète où les choses et les êtres conservent silencieusement l'histoire oubliée de chacun de nous ». Habiter, revient donc à établir des relations avec l'espace, où la mémoire joue un rôle.

### La forme et l'appropriation

Les anthropologues considèrent l'espace comme une production sociale spécifique et un support d'usage. Ils incluent dans celle-ci les savoirs, les opérations et les instruments qui concourent à produire un espace matériel, sa perception dans sa matérialité et ses formes, y compris ses formes symboliques. Ils y associent l'usage, la définition de lieux et de territoires, c'est à dire l'appropriation, la dénomination, l'utilisation, la représentation, la fréquentation. Ils distinguent l'espace habité ou "l'habiter" et l'espace produit dans sa matérialité. On doit à Henri Lefebvre le concept d'habiter qu'il définit en ces termes : « Habiter pour l'individu, pour le groupe, c'est

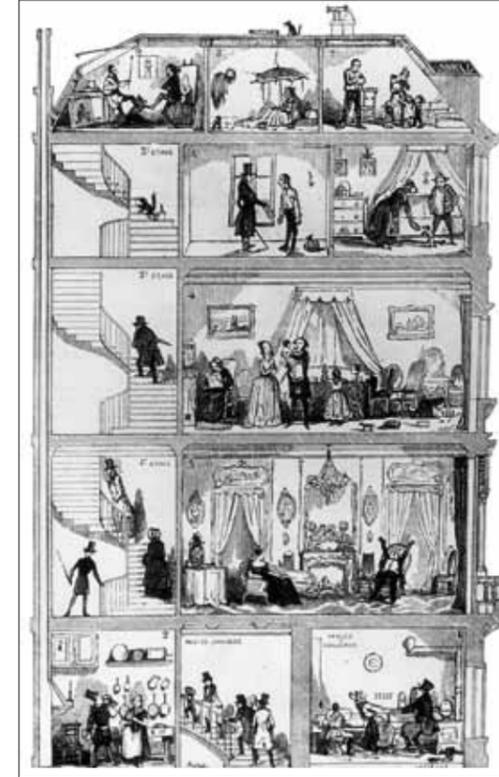


Maisons de la rue Rambuteau, 1841, planche publiée dans *Paris moderne* par L. Normand en 1843. La rue Rambuteau est la plus importante percée de la Monarchie de Juillet. Elle a été aménagée de 1833 à 1844 entre les Halles et le Marais. Les deux immeubles sont caractéristiques de ceux élevés en grand nombre pendant le règne de Louis Philippe. Au-dessus du rez-de-chaussée (boutiques), cinq étages d'appartements (balcon au cinquième) et un étage de comble avec des chambres de domestiques éclairées par des lucarnes. Corniches, bandeaux, encadrement des portes d'entrée et des fenêtres (décor sculpté à profusions pour les niveaux inférieurs, moulures géométriques au dessus), garde-corps en fonte ornent la façade. La composition des appartements (un par étage et par maison est révélatrice d'un habitat bourgeois : antichambre, salle à manger et salon sur rue, quatre ou cinq chambres, deux cabinets de toilettes dont l'un avec anglaises, cuisine avec bucher et chambre de bonne. © Collection C.N. Queffelec

s'approprier quelque chose, non pas en avoir la propriété, mais en faire son œuvre, en faire sa chose, y mettre son empreinte, la modeler, la façonner ». L'anthropologie de l'espace se définit par sa visée : dégager une logique spatiale propre à un groupe. Elle explique les impasses des politiques urbaines, qui privilégient à l'excès l'action sur les choses par rapport à la formation des acteurs eux-mêmes, autrement dit en traitant la ville comme une simple forme dans l'espace, la chose étendue de Descartes. Le résultat, ce peut être une belle ville, mais dont les belles formes tendent à être coupées des réalités de la société.

// **Henri Lefebvre dans l'introduction à *L'habitat pavillonnaire***, signale que « dans le pavillon, d'une façon sans doute mesquine, l'homme moderne "habite en poète"... Entendons par-là que son habitat est un peu son œuvre ». Pour Daniel Pinson, « l'appropriation est une lutte contre la nature, mais aussi contre la société pour satisfaire des exigences

sommaire



Le dessin de Bertall gravé par La Vieille d'après le *Tableau de Paris* de Texier montre, vers 1850, l'intérieur et les habitants d'un immeuble parisien, avant le développement de l'industrie et les transformations du Second Empire. À chaque classe sociale, son étage. La condition des habitants est bien typée à chaque étage par le nombre de pièces occupées, le mobilier et la décoration du logement, les costumes des personnages et les scènes pittoresques, parfois dramatiques qui s'y déroulent. © Collection C.N. Queffelec

créer des conflits entre les fonctions. Ce cas peut se présenter quand on cherche à supprimer des circulations pour agrandir le séjour. Ce choix peut amener, lors du passage, la perturbation de l'activité en cours. Il peut aussi, en réduisant le linéaire de parois rendre plus difficile l'aménagement du logement.

// **La notion d'appropriation**, empruntée à l'anthropologie, joue un rôle essentiel pour expliciter ce qui se passe entre les occupants d'un logement et ce dernier, tout comme pour rendre compte des relations entre les habitants et leur quartier ou leur ville. Elle se comprend en observant le comportement des habitants lorsqu'ils sont amenés à changer de domicile. Lorsqu'ils s'installent dans un nouvel appartement, celui-ci est encore à leurs yeux un espace anonyme, sans beaucoup de signification. Ils commencent à installer leurs meubles et les bibelots qu'ils ont amenés avec eux, à accrocher aux murs des gravures et des affiches. Ces gestes simples ont une double signification : d'une part, ils assurent une certaine continuité avec le domicile précédent, manifestant l'importance symbolique de meubles et d'images qui font partie de leur patrimoine et de leur histoire personnelle. D'autre part, ils leur permettent de jouer un rôle actif dans la définition des rôles respectifs des différentes pièces, et des différentes parties d'une même pièce. Très souvent, la première installation ne donne pas entièrement satisfaction. Des retouches successives sont entreprises pour rendre le logement plus agréable et mieux adapté aux préférences des utilisateurs. Ces manipulations répétées de l'espace intérieur ont pour effet que ce dernier perd peu à peu de son anonymat. En même temps, sont contraires à la polyvalence qui risque de

// **Les nécessités de l'appropriation**, c'est à dire du marquage de l'espace pour marquer son territoire et se livrer à ses occupations, sont contraires à la polyvalence qui risque de



Plan de Paris de 1651 de Jacques Gomboust.  
© Collection C.N. Queffelec

roduit des sortes de rites, nouveaux ou transposés. Cette double démarche, marquage de l'espace par des objets personnels significatifs et ritualisation de la vie quotidienne, forment la trame même du mécanisme d'appropriation au terme duquel les habitants se sentent réellement chez eux dans leur nouveau logement.

#### // Quelles conditions faut-il s'attacher à remplir pour que les utilisateurs d'un logement puissent s'approprier ce dernier ?

Nos réactions semblent se manifester spontanément, mais elles expriment et reformulent des impressions anciennes qui ont souvent été refoulées par notre éducation. De même, les actes que nous croyons poser librement sont, dans une large mesure, déterminés par cette psychologie des profondeurs, cachée sous la surface des apparences. Lorsque nous discutons du choix d'un logement, nos réactions peuvent être interprétées à au moins trois niveaux différents. Dans un premier temps, on montre de l'intérêt pour un type d'habitat, le coût, la desserte, les équipements. Dans un second temps, l'intéressé se demandera quel sera l'avis de la famille et de ses amis, si le choix qu'il envisage correspond bien à l'image de lui-même et de sa famille qu'il veut donner. Plus ou moins consciemment, l'idée s'imposera à lui que son choix doit se diriger vers certains quartiers mais pas d'autres, vers des

types d'habitat qui correspondent à son genre de vie et à sa place dans la société. Une notion de contrôle social intervient donc qui se manifeste le plus souvent par le désir de "ne pas passer pour un original" et d'agir conformément aux usages. Mais on rencontre aussi le cas inverse, de choix effectué délibérément pour défier la norme sociale usuelle : les communautés d'après 1968 en sont un exemple. Le troisième niveau de signification va encore plus loin. Qu'est-ce qui fait que nous manifestons des préférences pour telles couleurs ou telles formes, ou tels types d'expression artistique ? Le logement met en jeu des sentiments intenses de protection et de ressourcement. Il protège de toutes les agressions de la vie, du contact de l'autre. Il permet de lutter contre l'angoisse en se raccrochant à des valeurs de tradition et de continuité. Il constitue ainsi une sorte de substitut du sein maternel, un lieu qui permet à chacun de se retrouver et de se sécuriser avant d'affronter à nouveau les dures réalités du monde extérieur. Par ailleurs, le logement contribue à répondre aux besoins profonds d'identification individuelle et collective en jouant sur la dialectique entre les signes sociaux stables qui le désignent, et les marges dont l'habitant dispose pour le marquer à sa convenance et ainsi se l'approprier. Cette symbolique du logement est en rapport étroit avec l'articulation au sein de la famille ; elle entre ainsi en résonance avec les pulsions majeures de notre subconscient concernant la vie, le sexe, la mort. Elle est donc particulièrement riche de sens. Il faut en retenir que des interventions brutales et mal préparées ou une conception de logements neufs qui ne tient pas assez compte de ce rôle de protection peuvent créer un malaise chez les occupants en leur interdisant de bénéficier de mécanismes de sécurité indispensables à leur équilibre.

sommaire

## 8. DE LA FLEXIBILITÉ À L'ÉVOLUTIVITÉ

### L'élaboration du concept de flexibilité

Dans l'aventure de l'architecture moderne, le thème de la flexibilité est apparu pour la première fois lors de la construction en 1924, de la maison Schröder à Utrecht par Rietveld.

#### → ÉTUDE DE CAS

La maison Schröder fut conçue à partir des fonctions internes et l'emplacement du mobilier. Le niveau d'habitation principal, à l'étage, donnait un exemple, avec son plan transformable, d'une "architecture dynamique" libérée de l'encombrement des murs porteurs et des contraintes imposées par les percées. Les chambres étaient séparées par des parois mobiles coulissantes qui pouvaient être repoussées sur les côtés de façon à créer un seul grand espace. La construction des lits et tables qui pouvaient également être pliés ou plaqués contre les murs, grâce à un système de charnière, obéissait au même objectif.

+++++

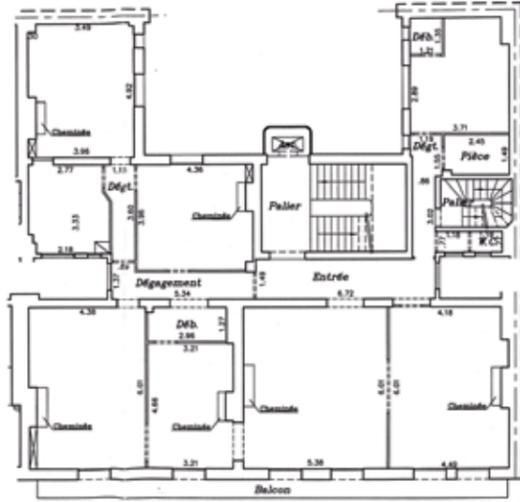
Le concept de flexibilité trouva une force inattendue dans l'architecture vers le début des années 60 avec les travaux des Métabolistes et d'Archigram. Proposant tout d'abord, une séparation et une obsolescence différente de la structure et des équipements, elle fut ensuite étendue au domaine du logement avec comme objectif des changements dans les possibilités de partition. L'architecture traditionnelle japonaise inspira les concepteurs de cette époque avec son jeu de cloisons coulissantes qui unifient ou séparent des espaces, liaison ou séparation s'opérant entre espaces intérieurs ou entre espace intérieur et espace extérieur. Les projets des années 80 ont donné à la flexibilité un contenu

très réduit, consistant à faire disparaître une fonction pour faire place à une autre dans un espace réduit.

// Au fil des années, le thème de la flexibilité s'est déplacé du domaine technique au domaine social. Dans les années 70, les concepteurs ont proposé d'impliquer davantage les habitants dans la construction de leur cadre de vie. Certains particuliers se sont lancés dans des expériences d'habitat communautaire. Le secteur de la recherche dans l'administration d'État a essayé de donner plus d'ampleur à cette voie en confiant des opérations expérimentales à certains professionnels dont l'un des plus connus est Otto Steidle. Ce dernier était persuadé que «La participation est une méthode d'élaboration du projet. Elle peut, entre autre, être utilisée comme instrument d'intégration et d'adaptation aux structures sociales en place». Ceux qui suivirent cette voie s'aperçurent qu'un investissement des futurs habitats provoquait un attachement au projet, une acceptation plus grande que celle obtenue par d'autres voies.

### Les trois stades de l'évolutivité

Dans la pensée d'aujourd'hui, les maîtres d'ouvrages constatent que la durabilité d'un logement varie de 50 à 100 ans, et sur de telles durées, il est nécessaire de s'adapter à l'évolution, dans le temps, des besoins et des aspirations des habitants, à l'évolution de la taille et de la composition des ménages, de leurs goûts et de leurs aspirations, de leurs moyens financiers. Permettre aux usagers de pouvoir corriger la conception et le mode de fonctionnement du logement pour l'adapter du mieux possible à leurs caractéristiques personnelles, leur mode de vie et leur modèle culturel. Dans les deux cas, il s'agit de faire en sorte que l'espace privatif ne soit pas un



La cité Vaneau est une ancienne voie privée, ouverte en 1888, sur l'emplacement de deux hôtels symétriques. Le plan montre le 12 de la Cité Vaneau. Cet ensemble se compose de trois bâtiments identiques (à quelques percements près), comprenant à chaque étage un appartement de 192 m<sup>2</sup>, en forme de U.

© Collection C.N. Queffelec

regard d'autrui ou de ce qui doit être caché. Les maisons qui laissent possibles certains choix, certains parcours, présentent cette qualité. L'un des exemples étant l'existence de double circulation, de parcours multiples dans le logement. On observe, en fonction des familles, qu'un choix se dessine, privilégiant un fonctionnement au détriment d'un autre. La possibilité d'ouvrir ou de fermer un espace donne aussi cette faculté d'adaptation.

espace contraignant et immuable mais qu'il offre le maximum de possibilités à ses usagers pour qu'ils puissent se l'approprier et l'adapter à leurs besoins. Le nombre considérable de modifications et d'extensions appliquées aux logements pavillonnaires qui font chaque année l'objet d'un permis de construire, montre l'importance d'une demande mise à jour par les sociologues. Trois concepts permettent de traduire les capacités d'évolution d'une construction, précisant le terme général de flexibilité.

#### La polyvalence ou l'adaptabilité

On appelle polyvalence la possibilité d'utiliser un même espace pour des usages différents après des transformations simples et immédiates : réduire ou agrandir un espace, redistribuer certaines surfaces pour une utilisation occasionnelle ou exceptionnelle. La polyvalence peut être obtenue par l'existence d'espaces de grandes dimensions, la mise en œuvre d'éléments légers et maniables : panneaux coulissants ou pivotants, cloisons accordéon, éléments de mobilier déplaçables ou rabattables. On utilise aussi le terme d'adaptabilité pour traduire la capacité d'une cellule à accueillir des ménages présentant des modèles culturels différents, ces modèles se définissant par leur vision du rapport privé-public, du partage entre l'espace du propre et celui du sale, de ce qui peut être livré au

Pouvoir réinterpréter l'espace en fonction de ses habitudes, de son mode de vie, de l'évolution de sa famille, semble constituer l'une des qualités essentielles du logement. Ainsi, des surfaces trop réduites ont tendance à devenir des espaces spécialisés car elles n'autorisent pas la cohabitation de plusieurs activités consommatrices d'espace. Ces contraintes amènent parfois à des redistributions inattendues des surfaces. Dans un trois-pièces, une jeune mère de famille a préféré mettre le lit de son enfant dans sa chambre pour libérer une pièce comme espace de jeu, le séjour ne permettant pas de circuler à son aise en plus du mobilier. Les plans meublés mettent en évidence la différence d'usage entre les petites pièces contraintes mono-fonctionnelles et spécialisées (chambres étroites de 9 m<sup>2</sup>) et la polyvalence d'usage permise par une surface de 12 m<sup>2</sup>. Dans le premier cas, il est également



Plan d'un appartement de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, rue Marbeau, une ancienne voie privée dans le XVI<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

© Collection C.N. Queffelec

sommaire

**Le 23 avenue de Messine.** Jules Lavirotte fut l'architecte du 23 avenue de Messine et du 6 rue de Messine. La commande qui lui fut passée par Monsieur A. Noël, propriétaire et éditeur de musique, consistait à édifier un hôtel particulier privé au 23 rue de Messine et un immeuble d'habitation au 6 rue de Messine. L'hôtel comprenait notamment un magasin d'éditions musicales et des pièces de réception grandioses destinées à être louées pour les auditions et concerts organisés par son propriétaire. Par la suite, il fit l'objet d'une surélévation de 4 étages. Les deux immeubles ont été réunis pour former 23 appartements, de 80 à 230 m<sup>2</sup>, répartis sur sept niveaux et des bureaux au rez-de-chaussée.

Jules Lavirotte fit appel au sculpteur Léon Binet. Le décor utilise l'art de la courbe, avec ses lignes ondoyante, et des formes inspirées de la nature, fleurs et feuillage, qui partent à l'assaut des linteaux et des sous-faces des balcons. Le fer forgé a servi comme matériau de base pour les portes et des garde-corps des balcons. © Collection C.N. Queffelec



difficile de choisir la disposition du mobilier. Une seule disposition est possible qui irrite le locataire. Dans le second cas, la possibilité de changer son mobilier de place, voire de le faire évoluer en fonction du cycle de vie et la composition de la famille, est source de satisfaction. Les habitants jugent également leur logement en fonction des possibilités d'aménagement. L'impossibilité de mettre des meubles de salle à manger ou de salon qui constituent les biens du ménage est généralement mal vécue et rappelle, par la petitesse des surfaces, la place dans la hiérarchie sociale. L'obligation de manger à la cuisine, surtout avec des invités, est vécue comme dévalorisant, dès lors que cette option n'est pas délibérément choisie.

#### La flexibilité

La flexibilité est la possibilité de modifier de façon durable, sans travaux de gros œuvre, tout ou partie de l'espace bâti préexistant, c'est-à-dire la disposition des pièces, leur dimension, leur nombre, leur destination ou fonction. Cette flexibilité porte donc essentiellement sur les modifications du cloisonnement et tous les problèmes techniques qu'il suppose. Sa mise en œuvre dépendra des dispositions fonctionnelles du plan du logement et de son aptitude à être modifié, des possibilités techniques de modifier le système de cloisonnement existant, les possibilités réglementaires de procéder à de tels aménagements (statut d'occupa-

tion, disposition du cahier des charges, etc.). Dans une période où ses confrères étaient à la recherche de plans-types, l'architecte Robert Auzelle insistait sur la nécessaire adaptation aux besoins de chacun. « Avant tout soucieux des possibilités d'adaptation ultérieure d'un logement, l'architecte se bornera à concevoir les éléments d'hygiène et de confort indispensables. Les futurs occupants auront ainsi toute liberté pour terminer l'aménagement à leur guise. Ils pourront par exemple varier certains cloisonnements selon leurs désirs. En dehors de cette liberté de manœuvre, il n'y a que mécanisation et emprisonnement de l'individu dans un cadre rigide. Or un logement ne peut être conçu pour un homme standard comme l'est une balle dans un fusil. C'est ce qui fait de l'architecture un art vivant et du foyer un véritable havre de repos ; c'est ce qui définit une architecture authentiquement fonctionnelle. »

#### L'élasticité

L'élasticité, c'est pouvoir étendre la surface habitable initiale du logement, soit par le changement d'affectation, l'aménagement et l'extension au logement d'espaces bâtis préexistants à usage d'annexe du logement (garage, comble, cellier, cave, etc.), soit par l'extension de l'espace bâti : par construction sur l'espace privatif extérieur (jardin ou terrasse) ou par surélévation en toiture. Elle dépendra des dispositions fonctionnelles du plan et son aptitude à rece-

voir des adjonctions, des techniques pour modifier le volume bâti existant et pour procéder à ces adjonctions, des règlements pour effectuer ces aménagements (statut d'occupation, disposition du cahier des charges de copropriété, disposition du règlement d'urbanisme). L'habitat haussmannien possède cette aptitude à procurer la pièce manquante, vivement souhaitée par les ménages pour accueillir une personne de passage, loger un enfant, aménager un bureau. Il s'agit de la chambre de bonne, qui fut ensuite louée à des générations d'étudiants. Elle est actuellement beaucoup moins utilisée à cet usage pour apporter la petite place supplémentaire tant souhaitée malgré l'augmentation moyenne de la surface par habitant au cours des dernières décennies.

#### Le jugement sur l'évolutivité

La capacité d'un lieu à s'adapter au changement est apparue comme une valeur en soi. L'espace produit (ou projeté) ne doit pas être coercitif. Chacun, avec sa propre manière d'occuper l'espace, pourrait y trouver son compte, l'appartement doit se plier aux usages de ses occupants successifs. Au sein d'un même peuplement, il pourrait accueillir des pratiques variées, les cloisons s'écartant lors d'une réunion plus importante que d'ordinaire, ou permettre de ne pas déménager lorsque la structure familiale évoluait (naissance ou départ d'une personne). La flexibilité possède aussi ses détracteurs. Elle apparaît, à certains, comme contraire aux qualités formelles des lieux, tenant à l'espace et à la pénétration de la lumière. Certains architectes défendent une certaine résistance à l'adaptation de l'espace, pariant sur une interaction plus grande avec les utilisateurs. Pour certains architectes, l'architecture du logement doit supporter un certain désordre qui est en fait une marque d'inadéquation à un besoin immédiat.

// **Comme les logements** apparaissent le plus souvent comme des réalités matérielles peu transformables, les habitants se sont intéressés à son contenu, les meubles et le décor. Les vendeurs de mobilier se sont rendus compte qu'il existait un certain engouement pour les meubles à roulettes, les meubles pliables, les meubles transformables. Ce phénomène était connu pour le lit basculant ou le canapé pliable. Il gagne d'autres objets comme la table ou les chaises. En matière de décoration, on observe aussi la disparition de structures rigides au profit d'objets aisément déplaçables. La maison est ainsi capable de se transformer en fonction des humeurs. Cependant, il semble qu'il s'agisse davantage d'exalter un sentiment de liberté que de faire usage de celle-ci. Beaucoup de meubles à roulettes ne sont jamais déplacés.

#### Autonomie des membres du ménage

Le logement ménage aux membres de la famille une vie collective d'autant plus réussie qu'elle est non imposée. Les pièces sont là pour séparer ou pour unir. La séparation la plus fondamentale, car issue de l'intimité la plus profonde, est celle des chambres et du séjour. Certains logements y répondent particulièrement. Les maisons individuelles à deux niveaux isolent parfaitement les espaces familiaux et les espaces individuels. Cette autonomie se retrouve dans quelques plans de logements collectifs. Il peut y avoir des chambres directement accessibles depuis l'entrée. Il peut y avoir des chambres commandées et d'autres indépendantes. La différenciation de surface de chambre permet également une réversibilité d'usage. La grande chambre sert alternativement, selon les besoins, d'espace de jeu pour les enfants, de chambre des parents, d'espace à tout faire : sécher le linge, repasser, bricoler, coudre. La chambre gagne en importance dans le fonctionnement du logement. D'une

sommaire

pièce où adultes et enfants tendent à se retirer pour s'isoler des autres, elle accueille, maintenant, de plus en plus d'activités bien éloignées du simple repos. Les doubles circulations, comme celles que présentent les plans tournants, donnent davantage d'autonomie. Elles peuvent être très appréciées dans des ménages avec enfants. D'autres, par contre, renoncent à cette liberté, utilisant la surface de circulation à d'autres fins, comme celles de stockage ou de débarras.

#### Une nouvelle partition du logement

Il semble à certains que la notion de pièces aux fonctions traditionnelles doit s'effacer au profit de zones, ou d'univers, l'univers des enfants, et de la convivialité constitué du séjour, de la salle à manger et surtout de la cuisine, l'univers de la détente couvrant les chambres et les salles de bains, l'univers du travail avec son coin bureau. Les vendeurs de mobiliers constatent que la fonction de représentation n'a plus la même force. Ils constatent la suppression du salon, comme pièce consacrée aux réceptions. Il est vrai que salon et salle à manger, autrefois clairement séparés tout en communiquant par de doubles portes battantes, se sont peu à peu dissous dans un espace moins structuré, le séjour. Le salon est devenu un espace multi-fonctionnel, souvent bruyant, accaparé par la télévision, ce qui incite chacun à trouver d'autres lieux pour s'isoler. En termes d'équipement, il tient une place centrale avec tous les objets liés à la consommation des médias (radio, télévision, magnétoscope, décodeur, minichaîne, vidéo, console de jeux, répondeur, fax, ordinateur). L'invasion des grands écrans devrait, dans les années qui viennent, encore accentuer l'influence des nouvelles technologies dans cette pièce. Certains habitants demandent déjà de bénéficier d'un coin sombre pour y installer leur téléviseur. La cui-

sine oscille entre deux pôles. Elle est tantôt devenue la pièce de réception principale où l'on n'hésite plus à dîner avec ses invités, et tantôt une pièce de surface minimale réservée à la préparation des repas. Beaucoup demande à ce qu'elle devienne l'espace de rencontre de la maison, le lieu de rassemblement de la famille. Sur le plan symbolique, elle a perdu son aura de laboratoire à la paillasse blanche pour accueillir des types personnalisés de meubles, à l'image des autres pièces.

#### // Si la chambre reste essentiellement vouée

**au repos**, elle tend à accueillir de nouvelles fonctions, comme celle du travail à domicile. Les professionnels du meuble sont persuadés qu'elle est déjà un lieu de loisir où l'on écoute de la musique, l'on regarde la télévision, l'on s'adonne à la lecture. Ce phénomène qui concernait les enfants touche aujourd'hui tous les membres de la famille. Les pratiques d'occupation de l'espace se modifient. Les enfants prennent possession du salon. Les parents se replient dans leur chambre qui devient un espace bureau avec l'ordinateur et un espace santé avec le vélo d'appartement. Depuis quelque temps déjà, la chambre des adolescents devait être considérée comme une sorte de studio greffé sur l'espace collectif des parents. Des meubles modulables comme un canapé lit assuraient une polyvalence. Il ne manque que le coin toilette. Les professionnels perçoivent une pression de plus en plus forte pour que la taille des chambres grandisse au détriment des séjours. Quelques sociologues rappellent toutefois que la chambre sert, neuf fois sur dix, pour s'allonger.

// **À partir de ces indications**, on ose proposer une nouvelle distribution du logement et un nouveau partage des surfaces. La chambre peut devenir une pièce de repli, éventuellement

aveugle, où l'utilisateur peut s'isoler du reste de la maison, comme une sorte d'alcôve greffée sur une grande surface largement ouverte par ailleurs. Le logement s'organiserait comme un ensemble de poches individuelles, insonorisées, associées à un grand espace communautaire. Une telle disposition répond à la tendance constatée d'un éclatement de la famille en de multiples personnalités, à la recherche de leur destin, par instants avides d'autonomie, choisissant par moments de se rassembler. Elle est à l'image d'un comportement connu des adolescents, qui ont besoin, tour à tour, d'être autonomes puis proches de leurs parents. Dans cette gradation entre public et privé, la cuisine peut jouer un rôle en devenant le lieu privilégié des rencontres familiales informelles. Le double séjour, résurgence de l'ancienne image du salon et de la salle à manger, permettrait de retrouver une gradation supplémentaire dans l'échelle du public au privé. Il distinguerait la pièce de réception des étrangers à la famille, toujours dressée, et une pièce d'usage plus libre pour la vie quotidienne faite de vie, de bruit et de désordre.

// **La salle de bains voit son rôle accru** avec l'importance accordée au corps dans notre société. La salle de bains devient la pièce du retour sur soi. On constate une forte augmentation des équipements liés à l'entretien du corps, tels les douches à jets, les appareils de musculation, les vélos d'appartement. L'entretien du corps demande un espace supérieur à celui consacré au simple besoin de se laver. Les habitants voudraient davantage de confort, donc de place, et bénéficier de la lumière naturelle. Ils voudraient une pièce plus accueillante, pas uniquement fonctionnelle et s'affranchir de contraintes comme l'entretien du linge. Cependant, l'idée d'avoir une salle de gymnastique intégrée au logement semble

à beaucoup excessif. Cette évolution est en contradiction avec le développement, en ville, des salles de remise en forme où il est possible, en outre de se faire des amis.

#### Les logements de grande surface

Dans ses travaux sur le logement, le Comité social et économique d'Ile de France, invitait au sein de son rapport de 1989, à prendre en compte une réclamation sans cesse affirmée de la part des citoyens de disposer d'un espace de vie plus grand, et notait que les Français étaient sur ce plan désavantagés par rapport à leurs voisins : « Le CES souhaite que les textes affirment sans ambiguïté une exigence d'espace de vie, c'est-à-dire à la fois une plus grande surface pour les logements, une appropriabilité véritable (qui exclut les cloisonnements internes rigides), et une qualité intrinsèque de base du bâti, indépendante des affectations (et transférable aux générations futures) ». Ce besoin fut à nouveau mentionné dans le numéro 19 de la revue HLM Aujourd'hui, daté du 3<sup>e</sup> trimestre 1990 : « C'est le désir d'espace qui reste la plus grande constante de ces dernières années. À 50 % les ménages souhaiteraient disposer d'une pièce supplémentaire (60 % pour les locataires et les habitants d'appartement, et 66 % parmi les ménages ayant plus de deux enfants). En effet 7,8 % d'entre eux souhaiteraient bénéficier d'une chambre supplémentaire pour les enfants, 8,4 % d'une chambre d'amis et 16 % d'une pièce à usage variable (bureau, bibliothèque, salle de musique, salle de gymnastique...). Au total le client d'aujourd'hui privilégie l'utile et une organisation rationnelle de l'espace ».

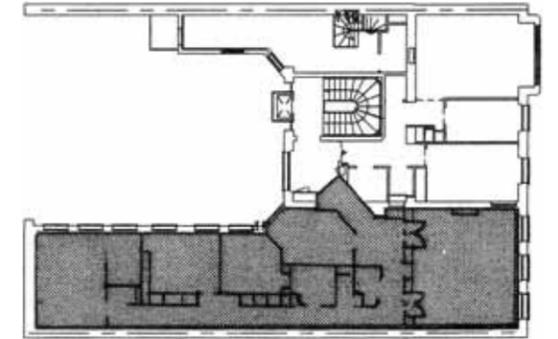
#### La personnalisation

Pendant longtemps, la conception du logement s'est appuyée sur le principe d'un homme standard, concept qui permettait de

sommaire



Le 9 et le 11 de la rue de Madrid, l'immeuble industriel et l'immeuble de logements utilisés comme bureaux puis réhabilités en logements. L'ouverture de la rue de Madrid a été prescrite en 1826, lors de la construction du quartier de l'Europe. Elle n'a été achevée qu'en 1867, avec le rattachement de la section entre les rues du Rocher et du Général-Foy. Les immeubles de la photographie sont de la fin du siècle. © Collection C.N. Queffelec



Un appartement de 139 m<sup>2</sup> au 9 rue de Madrid, Paris VIII<sup>e</sup>  
© Collection C.N. Queffelec

le considérer comme un bien susceptible de transaction et d'échange, d'une certaine banalité autorisant diverses modes d'appropriation. Selon Hannes Meyer, « la majorité des citoyens des peuples civilisés a des besoins d'habitation et de vie semblables ». Cette vision des choses est encore largement partagée. Elle se trouve justifiée par la durée de vie importante d'un logement, généralement supérieure à celle d'un individu. Cependant sur des durées plus brèves, on constate l'apparition de besoins immédiats, nécessitant des adaptations ou des transformations. Le vieillissement de la population met l'accent sur ce phénomène. Les Cahiers de l'Anah ont recueilli le témoignage d'une paraplégique, Alice Vachet, qui présente ainsi son logement : « Il m'a fallu adapter mon logement pour la circulation d'un fauteuil roulant. Toutes les portes sont donc coulissantes, ce qui élimine toute la gymnastique inévitable avec des portes sur gonds. Pour que je puisse cuisiner facilement – j'adore ça – tout a été repensé avec un cuisiniste. J'ai à ma disposition des planchettes qui se glissent dans les meubles.

Le même principe a été appliqué aux placards : tout leur contenu est dans des paniers montés sur rails. J'ai juste à tirer pour accéder à ce que je cherche. Les casseroles sont suspendues à des glissières, je peux les prendre et les remettre à leur place avec des gestes simples et sans aucun risque. Pour plus de sécurité, la cuisine est équipée de plaques à induction et je dispose d'une planche coulissante sous la porte du four, pour protéger mes jambes. »

Les aménagements cités touchent essentiellement le mobilier et le second œuvre, mais pointent là un problème majeur, l'adaptation du logement aux capacités réelles de l'habitant. **La population française connaissant des difficultés physiques, sensorielles ou mentales dans la vie de tous les jours est estimée à 22,5 millions de personnes, soit 40 % de la population française. Derrière ce chiffre important, plusieurs réalités existent, allant de la gêne pour lire ou franchir un obstacle à la dépendance liée à un handicap très lourd. Tous âges confondus, près de 5 millions de personnes bénéficient d'une aide à domicile**

### **pour pallier des incapacités de la vie quotidienne, dont près de 1,5 millions de personnes âgées de 65 ans et plus.**

Face à ces réalités, l'adaptation des logements est à l'ordre du jour. Elle a donné lieu à des réglementations dans le champ de la construction neuve et le champ des constructions existantes se trouvent maintenant abordé. Les handicaps moteurs ont été pris en compte mais les gênes entraînées par les réductions de capacité des cinq sens doivent maintenant faire l'objet d'études et de recherches de dispositions appropriées.

### **9. L'HABITAT LÉGUÉ EN HÉRITAGE**

Dans les années 1950 à 1960, les fonctionnaires en charge du logement étaient convaincus qu'il existait un modèle social dominant à partir duquel il convenait de travailler pour mettre au point des équipements et des logements adaptés. La période se prêtait à la recherche de normes de comportement, dont il fallait ensuite tirer toutes les conséquences. La définition d'un homme universel, la standardisation des structures familiales devaient conduire à des organisations types du logement. Ce pré-supposé reposait sur le sentiment que les mutations économiques en cours allaient provoquer une uniformisation rapide sur le modèle de la famille nucléaire. Au début des années 1970, les sociologues se sont rendus compte que les mœurs des français évoluaient de manière significative. Cette évolution se lisait dans le mode de formation des couples ou l'éducation des enfants. La production de logement n'a pas tenu compte de ces changements et a continué à produire des logements types pour des familles nucléaires. Aujourd'hui, beaucoup de sociologues émettent une certaine réserve vis à vis du principe de logements spécifiques. Ils

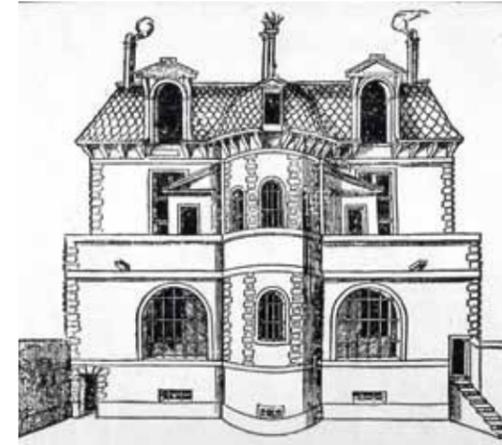
préconisent une certaine plasticité des espaces. Ils notent que les modes de vie d'aujourd'hui se heurtent aux normes existantes et des familles les plus diverses réclament une pièce de plus que le nombre prévu dans la réglementation. La flexibilité dans le logement est opposée à la logique des normes d'attribution.

// **Face à ces évolutions**, il est utile de voir ce que nous a laissé la ville ancienne. Il peut être fait appel pour cela à quelques documents exceptionnels, qui montrent des types différents de logement toujours en place dans les diverses villes françaises.

#### **L'habitat populaire**

Il reste quelques maisons du XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècle, construites sur des parcelles en lanière, très étroites avec des façades sur une petite largeur et un développement tout en longueur. Elles sont à pans de bois, avec une base en pierre et des toitures en tuiles ou à bardeau. La plupart ne comporte qu'un seul corps à pignon sur rue. Le modèle le plus moderne était constitué d'un corps sur rue, et d'un corps en fond de cour relié par un corps latéral de galerie escalier. Le corps sur rue avait, en général, deux étages carrés au dessus du rez-de-chaussée et un étage de comble, mais il pouvait avoir jusqu'à cinq étages carrés, suite éventuellement à des surélévations ; un exemple avec sept étages fut repéré par des historiens. Dans ces maisons habitaient presque toujours un propriétaire ou un locataire principal qui détenait le rez-de-chaussée et parfois le premier étage et de nombreux locataires dans les étages supérieurs. La toiture était faite de tuiles et de bardeaux ; l'ardoise était réservée aux constructions nobles. Les représentations du pont Notre-Dame, rebâti de 1505 à 1512, et de ses maisons, donnent une idée de la forme de certaines demeures modestes, réalisées en pierre et brique.

sommaire



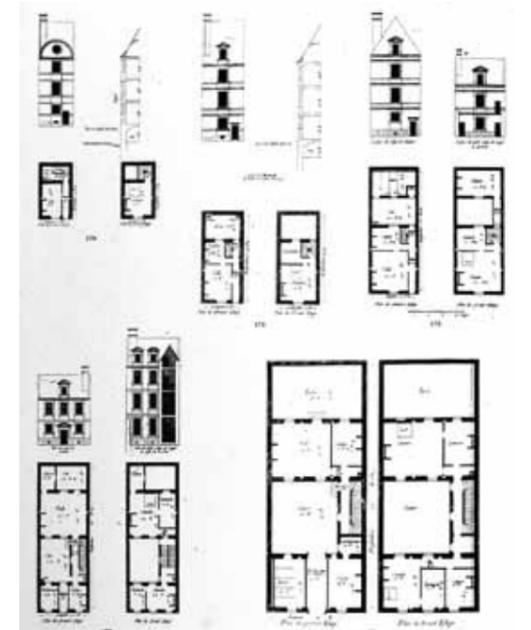
La structure de l'édifice continuait d'être assujettie aux dispositions de la parcelle. Dans les maisons plus importantes, on trouvait, au rez-de-chaussée, des portes cochères pour l'activité d'un commerçant ou d'un artisan. Au fur et à mesure que l'on s'élevait dans les étages, la hauteur sous plafond et la surface diminuait; la place prise par les conduits de cheminées explique cette exigüité croissante. À chaque étage, la chambre était pourvue d'une cheminée. Il existait aussi des pièces minuscules, appelées garde-robe ou cabinet, souvent dépourvues de fenêtre. Les combles étaient construits à surcroît, le mur se poursuivant un mètre avant le départ de la charpente, ce qui permettait de disposer de deux étages mansardés. Il reste deux exemples du Paris médiéval : l'angle de la rue de Buci et de la rue de Seine, et les maisons à pans de bois de la rue François Miron.

// **Pour avoir quelques idées d'une maison exceptionnelle** (édifiée entre 1554 et 1558 rue de la Cerisaie), il reste les dessins de Philibert de l'Orme. Elle comprenait un corps de logis principal précédé d'une petite cour flanquée par des arcades. La cour devait être fermée du côté de la rue par un corps de bâtiment qui ne fut jamais construit. La forme du bâtiment principal avec ses deux étages était inusitée. Sur la façade donnant sur le jardin, une baie semi-circulaire abritait au rez-de-chaussée une chapelle située entre deux galeries pourvues

Paris. Maison de Philibert de l'Orme, 1554-1558, éditée rue de la Cerisaie © Collection C.N. Queffelec

de larges fenêtres en plein cintre. Derrière se trouvaient trois pièces, la salle à manger, la bibliothèque et le salon, éclairées chacune par une fenêtre sur cour. Au premier étage, il y avait au-dessus de la chapelle, un cabinet voûté ouvrant sur deux terrasses situées au-dessus des galeries. Au-dessus, se trouvaient deux petites chambres. L'entrée n'était guère visible. On entrait sur le côté par un escalier qui conduisait à un rez-de-chaussée, situé à un niveau supérieur à celui de la cour.

// **Un manuel de Le Muet, Manière de Bastir pour toutes sortes de personne**, donne une parfaite illustration des constructions du XVII<sup>e</sup> siècle. Cet ouvrage publié en 1623 et commandé par le roi, propose des modèles de maisons, de bâtiments construits sur une parcelle. Ils sont classés du plus petit au plus grand par leur place, c'est à dire la surface du fond destiné à chaque maison. Au cours de la progression, on voit l'apparition d'un deuxième corps puis d'un deuxième espace libre, cour et



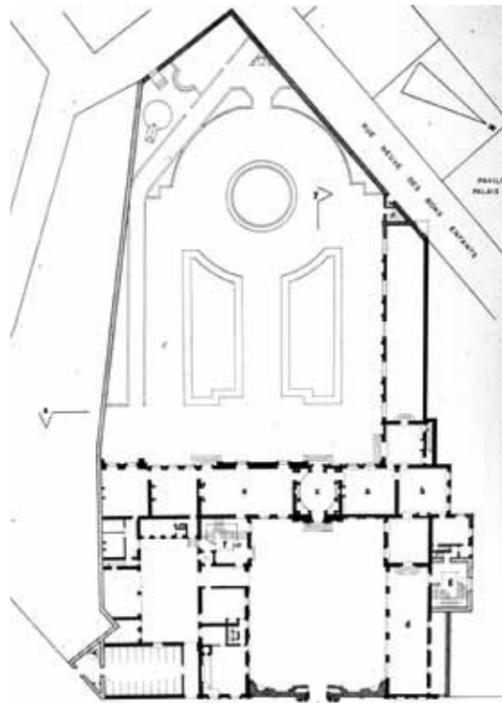
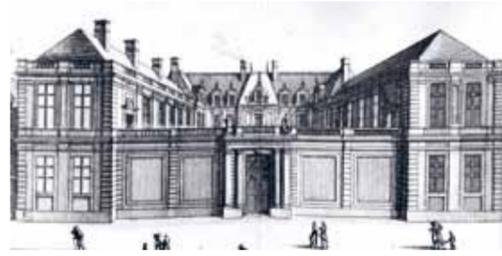
Paris. Modèles de maisons, d'après Le Muet. Manière de bastir pour toute sorte de personne, 1623 © Collection C.N. Queffelec

jardin, la substitution de l'escalier rampe sur rampe à l'escalier à vis, du couloir central au couloir latéral, de la porte cochère à la porte piétonne. Les dessins de Le Muet tenaient compte des possibilités techniques, notamment des longueurs des pièces de charpentes et des combles, limitées à 6,50 m et 7,70 m. Le manuel eut une grande influence sur l'évolution des façades.

#### L'hôtel entre cour et jardin

À côté de cet habitat populaire, on trouve dans les centres anciens de riches maisons de nobles ou de bourgeois dont beaucoup ont traversé le temps et qui constituent l'un des plus importants des patrimoines urbains.

Le terme d'hôtel servit, depuis le Moyen-Age, à désigner ces bâtiments exceptionnels, maisons urbaines du monarque ou des grands seigneurs, résidence fonctionnelle d'un prélat, siège d'une administration ou d'un établissement hospitalier. L'hôtel se concevait comme une habitation quasi exclusive d'une famille menant un grand train de vie ; son organisation se devait de répondre à ce mode de vie. L'hôtel possède une forme caractéristique ; ses locaux ne sont pas tournés vers la rue mais autour d'une cour intérieure et donnaient parfois sur un jardin. On peut donner comme exemple, à Paris, l'Hôtel des Abbés, dont on attribue à Jacques, abbé de Cluny de 1485 à 1510, la maîtrise d'ouvrage ; il comprend un corps de logis en fond de cour, des ailes en retour dont la plus longue est munie d'arcades, un mur de clôture bordant la rue. Cette disposition s'est complexifiée au cours du temps. Le corps de logis en fond de cour s'ouvrit, vers l'intérieur plus largement, vers un jardin, et fut doté d'ailes en retour ; un bâtiment sur rue prit la place du mur de clôture. L'hôtel, en plus des locaux de séjour, s'enrichit de locaux toujours plus nombreux, des écuries, des appartements



Hôtel de la Vrillière construit entre 1635 et 1638, par François Mansart, rue Neuve des Petits Champs à Paris. La façade sur rue, façade sur cour et plan. Les recherches effectuées par Mansart portèrent sur la volumétrie. Des toits pointus couvraient les bâtiments. Ils servaient à marquer des articulations entre les différents corps. L'aile principale possédait une toiture pointue très apparente tandis que les ailes secondaires étaient couvertes de toitures plus plates, cachées derrière une balustrade, dépourvues de toute lucarne. Le dessin des façades, particulièrement classique, s'appuya sur des bandes, des panneaux, des entablures, des piédestaux, des angles qui produisaient des trames d'horizontales et de verticales, aux rythmes différents suivant les façades. © Collection C.N. Queffelec

ments des familiers, d'une chapelle. Certaines de ces demeures étaient assorties d'une forge, d'une boulangerie et même de poulaillers.

// Avec l'hôtel de La Vrillière, construit entre 1635 et 1638 par François Mansart, on aboutissait à un schéma idéal. L'hôtel se trouvait sur une portion des vieux remparts dans le quartier du Palais Cardinal. Pour utiliser au mieux le site, Mansart définit deux axes, un pour la cour principale et un second pour le jardin au sud prenant en compte une galerie latérale. L'hôtel possédait également une cour de service. Le plan restait banal, régulier mais l'attention au contexte urbain conduisit Mansart à placer le portail dans l'axe d'une rue, disposition que seul le palais du Luxembourg possédait dans Paris. À l'intérieur, les escaliers étaient conçus "à la moderne", suspendus et munis de rampes en fer forgé.

#### L'immeuble de rapport

Le terme d'immeuble ne désigna une maison de rapport qu'après 1867, bien que la subdivision d'un bâtiment en appartement commençât à s'effectuer dès le règne de Louis XIV. Elle ne concerna tout d'abord que les grands édifices, du type de l'hôtel où il y eut l'appartement de Monsieur et celui de Madame. La répartition des logements par niveau et la subdivision des niveaux qui allaient permettre à plusieurs familles d'habiter de manière indépendante sur une seule parcelle, devait constituer une innovation majeure. Le centre de Paris possédait bien des constructions à cinq ou six étages qui constituaient des maisons partagées, mais le logement n'avait pas de limites bien nettes ; il y avait imbrication entre locataires et propriétaires qui cohabitaient d'étage à étage, de chambre à chambre. Il en fut tout autrement lorsque naquit l'immeuble de rapport constitué par la superposition de cellules identiques

définissant à chaque niveau les principaux volumes d'une habitation traditionnelle : cuisine, salle, chambres et garde-robes. Toutes ces pièces étaient distribuées de façon indépendante par une antichambre ou une galerie séparée des parties communes de l'édifice. Cette démultiplication des logements à l'intérieur du bâtiment se développa au XVIII<sup>e</sup> siècle.

// Lorsqu'ils étaient destinés aux riches, les immeubles de rapport ne se distinguaient pas des hôtels aristocratiques sur rue, comme par exemple, dans les voies ouvertes dans le quartier de l'Odéon. Disposés le long d'une ruelle privée en impasse, les immeubles collectifs constituaient des cours comme celle du Dragon, 50 rue de Rennes, qui succéda à l'académie de Bernardy, achetée en 1730 par la femme du banquier Crozat. Cette dernière fit bâtir par Cartault six pavillons uniformes de deux étages, à deux logements par étage sur rez-de-chaussée et entresol pris dans des arcades de chaque côté d'une cour que fermait au fond un bâtiment de cinq étages, large simplement de deux fenêtres, et flanqué de deux tourelles.

L'immeuble du 12 rue de Tournon bâti en 1777 par Charles Neveu, sur l'emplacement d'un hôtel particulier, contenait deux grands appartements par étage à quatre à cinq fenêtres sur rue ; c'est un bon exemple de l'immeuble locatif, tel qu'il apparaît à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les immeubles de la rue de Rivoli, réalisés en 1811 par Percier et Fontaine, passent pour avoir consacré un modèle de façade. Ils utilisèrent un portique à arcades, trois étages carrés de hauteur dégressive, le dernier en faible retiré. Ils les couvrirent d'un comble cintré, palladien dit ensuite à l'impérial. L'ornementation y fut fort réduite. Cette architecture dépouillée exerça une grande influence dans les décennies qui suivirent.



Un intérieur bourgeois, la salle à manger et la cuisine. Selon un tableau de Martin Drolling, peints en 1816 et 1815 © Collection C.N. Queffelec

### Le confort intérieur

Quelques tableaux qui nous sont parvenus montrent l'agencement et le confort de cet habitat qui allait prendre de plus en plus d'importance avec la pratique des lotissements. Dans le premier tableau donné en illustration, datant de 1816, on voit un appartement qui comporte une salle à manger, un salon que l'on doit compléter en y ajoutant une cuisine et deux chambres, une pour les époux et l'autre pour la jeune fille, ainsi qu'une chambre de bonne et autres dépendances. Selon les arbres visibles par la fenêtre, il devait s'agir de l'appartement du second étage. On note, comme décor, des boiseries en partie basse, des moulures en plâtre au plafond, et comme système de chauffage, un poêle muni d'un tuyau en forme de colonne qui se poursuit par un long tuyau transversal. Sur le second tableau, de 1815, on voit une cuisine quelque peu en désordre, avec un évier, large pierre creusée en bassin, et une cheminée avec, au-dessus, des poulies et autres mécanismes du tourne-broche. Les fourneaux à houille, apparus en 1855, ne se répandirent que tardivement dans les logis parisiens.

Le dessin bien connu de Bertall, inspiré du *Tableau de Paris* de Texier, et gravé par La Vielle un peu avant 1850, montre l'intérieur et les habitants d'un immeuble parisien avant les transformations du Second Empire. À chaque classe sociale, son étage. Dans cet immeuble, la fortune des habitants se mesurait en raison in-

verse du nombre de marches qu'il fallait monter pour rentrer chez soi. Dans une certaine mesure, dans le Paris de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, toutes les classes sociales habitaient le même quartier, le même immeuble. Gens riches et aisés, modestes ou pauvres se côtoyaient, se croisaient dans l'escalier. Quelques années plus tard, les gigantesques travaux et la spéculation immobilière du Second Empire chassèrent les classes populaires des quartiers modernisés. Les bourgeois évitèrent la promiscuité sociale. La ville se divisa en quartiers riches et quartiers pauvres. Deux mondes s'ignorèrent, s'opposèrent. La hiérarchie verticale d'un immeuble collectif fut considérée comme fort regrettable à la fin du siècle parce que, les besoins en surface étant différents entre les classes sociales, elle aboutissait à décomposer un grand appartement en plusieurs petits ou vice-versa. Cela entraînait



Un hôtel du Second Empire, donnant sur le parc Monceau, avenue Van-Dyck. Cette avenue, qui faisait partie du parc Monceau, a été ouverte en 1861. Elle a reçu en 1869 le nom du peintre flamand. © Collection C.N. Queffelec

sommaire

des incongruités dans la largeur et la profondeur des pièces, des difficultés importantes dans les distributions tant des logements que des pièces à l'intérieur des logements.

### L'ADAPTATION AU TEMPS PRÉSENT

// **Nous pourrions poursuivre de manière plus fine l'analyse** des bâtiments du passé et constater leur plus ou moins grande adaptation aux critères contemporains de confort. Les bâtiments dits "haussmanniens" semblent assez facilement répondre aux besoins d'aujourd'hui, mais c'est faire fi de certaines nuisances : la propagation des bruits de voisinage par les structures, les insuffisances d'isolation thermique et de ventilation, sans évoquer l'alimentation en courant fort et courant faible, un problème généralement plus facile à résoudre. À la question que nous avons posée à la propriétaire d'un appartement d'un magnifique immeuble du début du XX<sup>e</sup> siècle à Paris et qui se proposait de le vendre pour s'installer à quelques pas : « Pourquoi voulez-vous déménager ? », il nous fut répondu : « Parce que nous voulons habiter dans un appartement moderne. » Quel beau raccourci dans cette phrase superbe !

// **Beaucoup de villes ont fait de leurs grands hôtels**, entre cour et jardin, des musées ou des bâtiments officiels pour loger une partie de leur administration. Elles ont pris le parti, avec plus ou moins de bonheur, de changer de programme. D'autres villes, plus riches encore en patrimoine, ont dû se résoudre à laisser ces bâtiments se fractionner en logements multiples ; le succès est variable ; la rotation dans ces appartements est grande et on entend enfler la rumeur des difficultés inhérentes aux

petites copropriétés. L'intimité, toujours. L'un des effets les plus sournois est celui de la force des lois économiques du secteur. Les logements et les lieux sont en concurrence aussi bien au niveau de la qualité du logement, que de son environnement et de son prix. Mis à part une ville comme Paris, on constate, en analysant les revenus des ménages, que les populations les plus fortunées d'une agglomération n'habitent pas au centre mais dans la première couronne, facilement accessible. On observe un même phénomène de discrimination que dans celui des grands ensembles. À Anvers, lors d'un de nos voyages, nous marchions dans un quartier merveilleux de l'époque Art Nouveau, quand nous avons pris conscience que les maisons étaient habitées de manière assez dense par des populations d'origine étrangère ; les descendants des premiers habitants étaient tous partis. N'est-ce point là l'expression la plus claire d'une loi naturelle, celle du cycle de vie des quartiers : un jour le centre du monde et le lendemain dans l'oubli ?

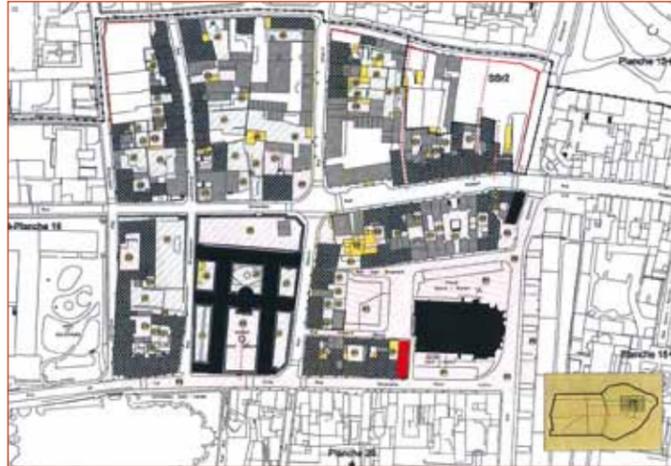
// **Pour qui croit en la fonction indispensable de la mémoire**, l'enjeu et le défi sont donc considérables. Les instruments traditionnels qui servent à juger des projets, la surface, le plan type et les coûts, sont inappropriés. Quel est cet élu, qui nous demandait de lui donner une nouvelle mesure pour la qualité urbaine ? Et bien, personnellement, nous pensons l'avoir trouvée. Lors de nos multiples errances dans les villes, chaque fois que nous étions en un lieu emprunt d'une véritable harmonie, un chat se tenait sur le rebord d'une fenêtre, et nous observait sans crainte. Ce sentiment d'un plein accord entre l'homme et la nature, c'est là tout l'objectif qu'il faut se fixer ; les villes qui ont réussi ce pari sont les plus agréables à vivre. ■



d'urbanisme et reposait essentiellement sur l'architecte des Bâtiments de France.

// **Le centre avait perdu toute sa population**, le commerce avait investi complètement les mètres linéaires de vitrines et les escaliers. Tous les logements étaient vacants et personne ne fréquentait le centre-ville ; le patrimoine tombait littéralement en ruine. Certaines personnes, que je rencontre aujourd'hui, gardent encore cette image de Troyes "ville noire". C'était une ville vraiment triste dans laquelle on n'avait pas envie d'habiter. Les cœurs d'îlots étaient envahis par des ateliers ou des abris de fortune. Aujourd'hui, nous nous occupons de la reconquête des cœurs d'îlots par rapport à la qualité de vie ; mais à l'époque, ce dont il fallait s'occuper était encore plus vital : il fallait remettre en selle le centre-ville.

// **Le projet de création d'un secteur sauvegardé** avait toutefois permis de réunir une commission locale. Jusqu'à cette date, seul l'architecte des Bâtiments de France (ABF) jouait un rôle réglementaire prépondérant. Nous avons appelé cette commission « Commission interservices de secteur sauvegardé ». Elle rassemblait des services de la ville, les services techniques, le service de l'urbanisme, l'ABF, l'architecte conseil de la ville missionné sur l'étude du Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), et des élus. Elle recevait les pétitionnaires, invités à exposer leur projet. Peu à peu, les services de la ville et l'ABF ont de mieux en mieux échangé et une véritable culture commune s'est installée au travers de cette commission, grâce à l'apport mutuel des connaissances de chacun. Ainsi, nous avons appris à vivre ensemble. Cette commission est devenue un point très fort et très intéressant de la gestion des autorisations de construire par la ville : en ce lieu, il est possible d'engager



PSMV. Ce plan présente l'organisation du secteur sauvegardé, avec tous les monuments importants qui font la richesse de la ville ; le patrimoine civil – très riche – a été en partie réhabilité ; enfin, il est également important de travailler sur les cœurs d'îlots. © Ville de Troyes

véritablement un dialogue entre les services de l'État et les services de la ville, mais également avec les citoyens. Grâce à cette commission, nous avons l'occasion d'exprimer notre volonté et d'entendre les préoccupations des maîtres d'ouvrage, qui habitent ou gèrent leur bien au quotidien. L'équipe travaille sur divers dossiers, ce qui nous permet de communiquer sur ce qu'est le centre ancien.

**Le service du secteur sauvegardé organise notamment des visites de chantier. En effet, chaque lundi après-midi, nous allons sur le terrain pour examiner les opérations avant, en cours et après les travaux. Je suis accompagnée de l'architecte conseil de la ville ou de l'architecte des Bâtiments de France. Ces visites s'avèrent très importantes : elles permettent d'étudier les immeubles en détails et de connaître le cœur des parcelles, qui recèlent aussi un patrimoine de qualité, afin d'établir les meilleures préconisations possibles. Aller sur le terrain est un plus in-**

sommaire

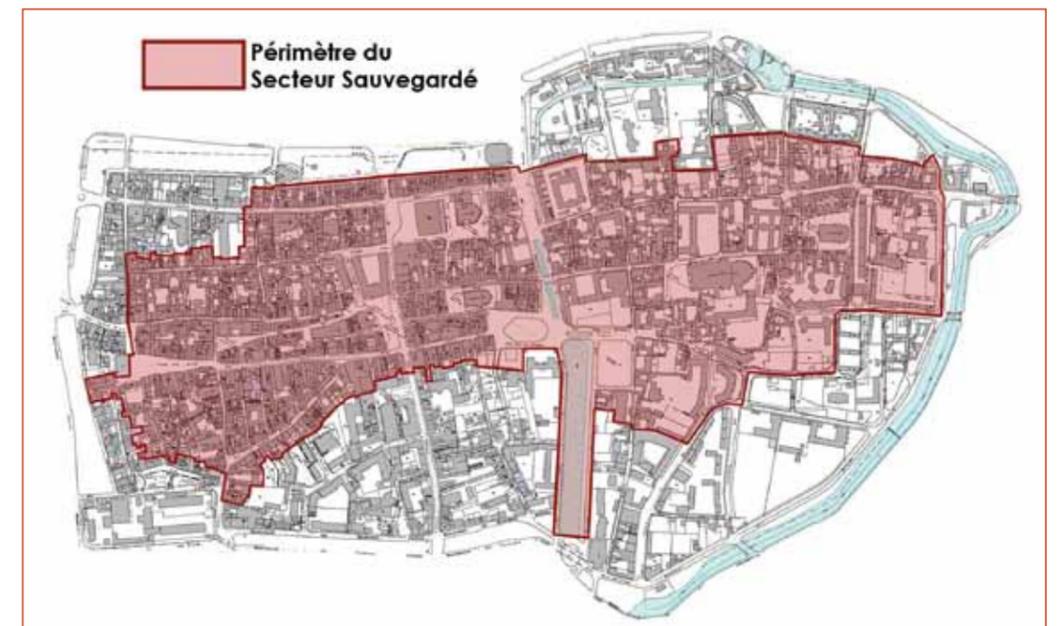
**déniable comparé à l'étude d'un dossier sur table en restant dans son bureau. De cette façon, les gens, tout comme nous, comprennent mieux les problèmes.**

**Le rôle du service du secteur sauvegardé :**

- **informer les pétitionnaires à travers les différents documents d'urbanisme (règlement d'urbanisme, certificat d'urbanisme, déclaration d'intention d'aliéner...)** ;
- **instruire des dossiers,**
- **réaliser des recherches historiques (un agent à mi-temps) ;**
- **monter les dossiers de subventions Ville,**
- **suivre l'OPAH RU (subvention des travaux...) en lien avec le bureau d'étude en charge du dossier ;**
- **participer aux études urbaines et à la gestion du territoire en lien avec les autres services (commerce, tourisme, espaces publics...).**

// **Après vingt-trois ans sous l'ancienne équipe municipale**, l'arrivée du nouveau maire a constitué un renouvellement politique total : assisté par un adjoint passionné par l'histoire du patrimoine, il s'est convaincu de l'intérêt à ré-asseoir sa politique en s'appuyant sur le patrimoine de la ville qui constitue une richesse formidable, et donc de la nécessité d'aboutir à l'approbation d'un règlement :

- mettre en place le PSMV afin d'appuyer les restaurations sur une base réglementaire solide et bénéficier des défiscalisations prévues par la loi Malraux ;
- restaurer le patrimoine et remettre les logements aux nouvelles normes d'habitabilité en s'appuyant sur une OPAH ;
- lancer une opération "centre 2000" afin d'intégrer la problématique des commerces dans le projet ;
- requalifier les espaces publics, avec une politique importante en faveur du réaménagement des espaces extérieurs (places, stationnement, circulation).



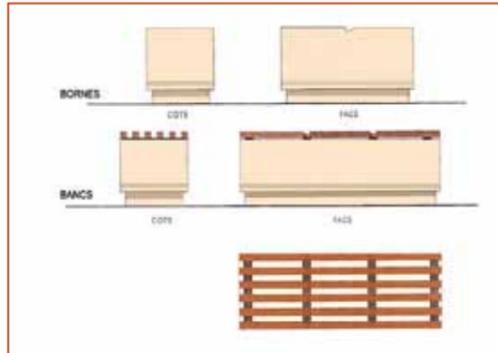
2 Périmètre du secteur sauvegardé © Ville de Troyes

// Cette politique très cohérente s'est donc traduite, au niveau opérationnel, par l'approbation du règlement du secteur sauvegardé, par la mise en place d'une OPAH qui a permis de disposer de financements importants pour réhabiliter immeubles et logements, par une opération "centre 2000" en faveur du commerce, et enfin par un plan de requalification urbaine pour les espaces publics. En définitive, il s'agit d'une opération complète, sur tous les secteurs, afin de redynamiser le centre ancien. Depuis une dizaine d'années, la ville dispose enfin de son règlement. Ces dispositions ont pour objectif d'inciter les gens à réinvestir le centre-ville au lieu de partir vivre en périphérie. Il s'agit de faire en sorte que la fréquentation du cœur historique ancien soit un plaisir, et pas uniquement une démarche utilitaire motivée par la fréquentation des centres commerciaux.

+++++  
**Doc. 2 :** le « Bouchon de Champagne », ainsi nommé du fait de sa forme. Le centre ancien est délimité par des boulevards et un bras de la Seine. Le secteur sauvegardé ne couvre pas la totalité du « Bouchon de Champagne » ; mais dès que le règlement a été approuvé, il a été convenu que ce secteur devrait coïncider avec les limites de ce quartier afin de préserver sa cohérence. Depuis dix ans, les mêmes règles y sont appliquées et toutes les autorisations de travaux à l'intérieur de ce secteur sont gérées par le service du secteur sauvegardé. Ainsi, s'il n'est pas tout à fait cohérent du point de vue réglementaire, il est concerné dans les faits par l'application du règlement.

+++++

3 Un mobilier urbain spécifique © Ville de Troyes



4 © Ville de Troyes

// En ce qui concerne l'action menée sur la requalification urbaine, l'équipe municipale a fait appel à Jean-Michel Vilmotte afin de réaliser une étude sur la reconquête des espaces publics. L'artère commerciale, épine dorsale du cœur de la ville depuis les foires de Champagne au XVI<sup>e</sup> siècle, voire même depuis la naissance de la cité, reste la même et traverse le centre ancien. C'est donc elle qui fait l'objet, place après place, de la politique de reconquête des espaces publics.

// Afin d'assurer une cohérence à l'ensemble, une charte de matériaux a été rédigée pour le revêtement des trottoirs, des rues et des places en fonction de leur classification. Cette charte s'appuie sur les recherches que nous avons menées au niveau des Archives concernant les matériaux utilisés à l'origine. Nous sommes allés chercher dans les carrières la pierre utilisée autrefois pour requalifier le centre ancien. De plus, la gamme retenue pour le mobilier urbain assure une unité de traitement sur l'ensemble du secteur (doc. 3).

+++++  
**Doc. 4 :** le document vous présente les actions menées afin de faire adhérer la population à ce programme important, qui a occasionné des travaux sur une longue durée. Par ailleurs, il a fallu faire admettre – surtout aux commer-

sommaire



5 Rue Emile Zola, avant et après © Ville de Troyes

çants – la nécessité de réduire substantiellement le nombre de places de stationnement.  
**Doc. 5 :** la façade de style XIX<sup>e</sup> à ossature métallique et remplissage en pierre, de cet ancien grand magasin de la ville se cachait derrière un habillage en bardage métallique.

+++++

// Nous essayons de réintroduire sur les espaces publics des œuvres artistiques dont les plâtres dormaient dans nos musées ; l'élu a souhaité les mettre en valeur pour que les



6 © Ville de Troyes



Troyens se réapproprient leur patrimoine artistique. L'objectif consistait à faire découvrir des artistes sculpteurs talentueux, de renommée nationale. Nous essayons ainsi d'améliorer la qualité du cadre de vie pour donner aux gens le plaisir d'arpenter les rues (doc. 6).

+++++

**Doc. 7 :** devant la basilique Saint-Urbain, grâce à l'OPAH, nous avons réalisé une opération complète de réinvestissement des immeubles avec ici la réappropriation par une façade ouverte d'un mur aveugle issu de démolitions.

**Doc. 8 :** à l'époque, des associations s'étaient insurgées contre la démolition des bâtiments ; l'ancienne équipe municipale avait donc décidé de les démonter les pans de bois. Ils ont été entreposés. Nous les avons ensuite réutilisés en nous appuyant sur les cartes postales et les relevés dont nous disposions. La structure en portique bois porte des dalles pleines en béton, le pan de bois est donc porteur et ne constitue pas un habillage.

+++++



7 Place Vernier, avant et après © Ville de Troyes



// **Le secteur sauvegardé** a permis de tenir un discours très clair vis-à-vis de la population, expliquant que le patrimoine constitue la richesse de la ville. Il y a donc eu en premier lieu une politique de communication sur ce sujet. Nous n'avions plus peur de dicter des règles pour mettre en valeur le patrimoine, en affirmant clairement que le patrimoine n'est pas quelque chose qui gêne mais une potentialité qu'il convient de protéger et sur lequel il faut s'appuyer. Aujourd'hui, personne ne conteste le règlement ni l'importance du patrimoine pour la ville. Il faut tout de même rappeler qu'il y a vingt ans, les propriétaires d'un immeuble avaient plutôt le sentiment de posséder un tas de bois ; aujourd'hui, le centre ancien ne véhicule plus du tout la même image.

// **Aujourd'hui les élus** n'ont pas peur d'étendre le secteur sauvegardé, qui est complètement entré dans la culture de la ville. L'expérience maintenant bien établie a permis de faire évoluer les mentalités de nos concitoyens, d'autant que cette transformation s'est couplée avec une modification très importante des pratiques de l'État. Auparavant, l'ingérence de l'État était peut-être trop forte pour les élus, qui craignaient que ce dernier ne prenne le pas sur eux et leur "vole" en quelque sorte leur action sur le centre ancien. ■



8 Place Saint-Nizier, avant et après © Ville de Troyes

sommaire

“



## B. Figeac

**BENJAMIN PHILIP**

Animateur de l'architecture  
et du patrimoine de Figeac



// **À Figeac, l'animateur du patrimoine** et donc le référent de la ville de Figeac sur la convention Ville d'art et d'histoire, est aussi le responsable du service du patrimoine. J'occupe cette fonction depuis deux ans : ainsi, je suis héritier et non initiateur des éléments exposés ici.

Le service du patrimoine exerce différentes missions. Il participe de manière étroite à la politique du secteur sauvegardé, en tant que membre de la commission locale du secteur sauvegardé. De la même manière, la politique de la valorisation du patrimoine à Figeac consiste, entre autre, à créer un lien entre l'action de conservation et les opérations de sensibilisation du public, en particulier la population locale, afin de permettre l'appropriation de ce patrimoine par les habitants. En ce sens, il existe une passerelle entre l'aspect conservation que représente le secteur sauvegardé et l'aspect médiation porté par le label Ville d'art et d'histoire.

Je présenterai tout d'abord un état des lieux du secteur sauvegardé à Figeac, avant d'établir le bilan de ce dispositif et les perspectives concernant les enjeux actuels. Je m'appuierai sur une étude ethnologique initiée par le service du patrimoine en 2006, étude ayant pour objet le parcours résidentiel et la perception du centre historique par les habitants de Figeac.

// **Le secteur sauvegardé de Figeac existe depuis plus de vingt ans**, mais la démarche a été initiée il y a près de trente ans. Deuxième ville du Lot, Figeac est une sous-préfecture de 10 000 habitants ancrée dans un bassin de vie de 30 000 habitants. De fait, les problématiques économiques, sociologiques et géographiques de la ville s'expliquent par son rôle de petite capitale au sein d'un territoire rural relativement vaste. Les principales villes de la région (Cahors, Brive, Rodez, Aurillac), sont assez éloignées de Figeac (au minimum 1 heure de route). Cette situation géographique, que la ville connaît depuis la fin du Moyen Âge, présente une problématique d'enclavement mais aussi une problématique de centralité de la ville, en termes de services, dans un territoire élargi. Cette situation a des répercussions sur le développement économique.

Dans ce contexte, Figeac doit faire face à plusieurs enjeux :

- s'ouvrir au monde ;
- échapper à la marginalisation du territoire par rapport à ses services et à son activité économique ;
- travailler sur le rayonnement de la ville au niveau régional voire au niveau national, notamment en terme d'image : le patrimoine est intrinsèquement lié à cette image, dont le tourisme constitue l'une des déclinaisons ;
- fixer la population sur le territoire, notamment les jeunes nés dans la ville, et permettre à la nouvelle population de s'y fixer.

Figeac apparaît comme une ville paradoxale à plusieurs points de vue.

Petite ville rurale, elle accueille des activités de pointe qui expliquent une sociologie particulière de la population. En effet, depuis le

début du XX<sup>e</sup> siècle, Figeac est marquée par l'activité aéronautique : l'usine Ratier, première entreprise du Lot, et ses sous-traitants établis dans la ville, emploient près de 1 500 personnes. Sur une population de 10 000 habitants, cette activité s'avère très importante pour le territoire. De fait, Figeac accueille une population assez aisée, composée d'ingénieurs venus parfois de loin, avec des attentes résidentielles spécifiques, mais aussi une population à revenus modestes (chômeurs, Rmistes, personnes âgées).

Dès la mise en place de la loi Malraux dans les années 60, certains esprits éclairés avaient déjà perçu le potentiel de Figeac ; ainsi, l'architecte des Bâtiments de France avait proposé au maire de créer un secteur sauvegardé. Si les élus n'étaient pas alors prêts à mettre en place ce projet de manière officielle, la valorisation du patrimoine s'est toutefois appuyée sur des initiatives isolées dès les années 60 (restaurations à l'initiative d'architectes). En 1972, l'ensemble du centre historique de Figeac a été protégé au titre des sites pittoresques. Mais c'est une étude confiée à Alexandre Mélissinos en 1978 qui constitue le véritable point de départ de la valorisation du centre historique, étude ayant abouti à un état des lieux de l'habitat dans le centre-ville.

Du constat établi en 1978, il ressort que, depuis les années 20 et l'implantation de l'usine Ratier, qui a fait naître un nouvel esprit industriel pour Figeac, le centre historique a été peu à peu délaissé par sa population, soucieuse de trouver un habitat confortable et moderne, au profit des quartiers pavillonnaires. Ainsi, le centre historique s'est trouvé en déshérence au niveau résidentiel. Parallèlement, les commerces sont demeurés dans le centre et ont continué d'assurer les services. D'après



1 Jusque dans les années 1980, la vétusté des maisons du centre ville de Figeac incitait les habitants à privilégier les quartiers neufs © Alexandre Melissinos

cette étude, 86 % des logements du centre historique nécessitaient des travaux et 40 % d'entre eux ne disposaient pas de sanitaires. Il convient de replacer ces données dans le contexte national de l'époque (doc. 1).

À l'issue de ce constat, il a été décidé de favoriser le retour de la population dans le centre-ville, de conserver le dynamisme commercial du centre historique et de favoriser son rayonnement par son attractivité, notamment pour développer et conforter l'économie touristique. En ce sens, la première OPAH est mise en place en 1979. Ainsi, la volonté de réhabiliter le centre historique est antérieure à la volonté de créer un secteur sauvegardé.

L'idée du secteur sauvegardé est lancée officiellement en 1984. En 1986, la ville définit et fait valider par l'État un périmètre de 33,7 hectares. Les études initiées avant 1986 se poursuivent et aboutissent à un règlement définitif, approuvé en 1999.

sommaire

// **Le périmètre du secteur sauvegardé coïncide avec les limites de la ville intra-muros au XII<sup>e</sup> siècle.** Le secteur comporte les faubourgs médiévaux et les rives du Célé (la rivière, affluent du Lot, qui traverse Figeac). Parmi les opérations réalisées au sein du secteur sauvegardé, on peut citer les curetages, la réhabilitation de la place des Écritures, qui accueille une reproduction de la Pierre de Rosette (la place abritait une maison construite au début du XX<sup>e</sup> siècle, en totale contradiction avec l'environnement urbain historique), et la forte volonté d'assurer la mixité sociale du centre historique. Ainsi, les bâtiments entourant la place des Écritures sont actuellement occupés par des HLM. Depuis 1979, quatre OPAH se sont succédées ; ces OPAH n'ont été interrompues qu'entre 2003 et 2008. Elles permettent de définir des priorités. Par exemple, la deuxième OPAH (1983-1988) a mis l'accent sur le logement pour les familles, qui correspond à un fort besoin résidentiel. Il faut savoir que les trois quarts des logements réhabilités sont à vocation locative, dont la moitié en locatif privé conventionné pour le versement de l'APL, l'autre moitié étant en locatif HLM.

Au niveau de la population du centre historique, 78 % des 1 152 logements en secteur sauvegardé en 2006 sont des résidences principales, 1 % sont des logements occasionnels, 5 % sont des résidences secondaires et 16 % sont des logements vacants. Il reste donc du travail à accomplir. Le centre historique accueille un peu plus de 2 000 habitants. La majorité des foyers se compose d'une ou deux personnes, ce qui fournit une indication assez claire de la composition de la population du centre historique.

L'étude ethnographique conduite en 2006 sur la ville visait à mieux connaître le parcours

résidentiel des Figeacois et les raisons qui pouvaient motiver les habitants à vivre dans le centre historique. Cette étude montre que les Figeacois ont perçu les effets de la réhabilitation, en s'appropriant le regard patrimonial sur la ville. En outre, ce qui détermine une population à s'implanter dans le centre historique repose sur des éléments variés, parmi lesquels on peut citer la proximité des services et la qualité patrimoniale du bâti, élément qui agit différemment selon le profil de la personne concernée.

Le centre historique de Figeac abrite différents types de ménages. On y trouve des jeunes issus de familles de la région, qui font délibérément le choix du centre-ville, en début de carrière, motivés par l'animation, les services, les cafés, la sociabilité. Néanmoins, à la naissance de leurs enfants, ils expriment le besoin de quitter la ville ancienne pour un logement dans les communes périphériques. En effet, la construction d'une résidence pavillonnaire dans les communes environnantes présente un coût abordable. Par ailleurs, il ressort de cette étude que les personnes âgées, au mo-



La qualité résidentielle à Figeac est notamment concrétisée par de grandes demeures souvent conservées par les mêmes familles sur plusieurs générations (rue Saint-Thomas)

© Claude Postel



2 Soleilho © Gilles Tordjeman

ment de la retraite, sont tout à fait prêtes à revenir vers le centre historique pour les services, les commerces, la proximité des soins médicaux etc. Ainsi, le territoire est marqué par cette tendance pendulaire entre la ville et les zones périurbaines.

**// Au vu de ces résultats, doit-on conclure que la valorisation du cadre de vie en centre historique n'a pas été perçue comme telle ?** Cette conclusion serait simplificatrice. En effet, une part importante de la population souhaite vivre dans le centre historique pour la qualité intrinsèque de son patrimoine. Cet élément témoigne de la tendance à la "gentrification" des centres-villes évoquée précédemment : cette tendance, sensible à Figeac, touche différentes populations, telles que la petite bourgeoisie locale – qui possède des maisons de qualité, souvent transmises de génération en génération – mais aussi une population aisée et sensibilisée, qui perçoit l'avantage de vivre en centre historique et en fait le choix délibéré. Ainsi, ce sont rarement les populations locales, même si elles perçoivent la valeur du patrimoine de la ville, qui choisissent de rester en centre-ville lorsqu'elles ont des en-

fants. Auprès de ces populations, le modèle de l'habitat pavillonnaire remporte un grand succès, notamment en raison du taux du foncier bâti (23,54 % à Figeac contre 12,22 % sur une commune résidentielle limitrophe). Enfin, à l'occasion de cette étude, les Figeacois se sont exprimés sur leurs aspirations et sur leur vision du centre historique : la perception de la qualité du patrimoine de la ville est sensible ; il ressort néanmoins que cette appropriation est essentiellement visuelle et symbolique, et non résidentielle.

+++++  
**Docs. 2 et 3** : le règlement du secteur sauvegardé s'applique notamment au réaménagement des greniers ouverts – appelés "soleilho", lesquels se prêtent à différents usages (balcon, terrasse pouvant compenser l'absence de jardin privé, par exemple). Depuis quelques années, les architectes travaillant à la réhabilitation de ces habitats font le choix d'aménager les pièces à vivre au niveau du soleilho, plus lumineux, ce qui améliore in fine la qualité résidentielle.

+++++

sommaire

La présence des jardins dans la ville s'avère peu perceptible par les visiteurs. Situés le plus souvent dans des propriétés transmises de génération en génération au sein d'une même famille, ils font pleinement partie de la qualité de certains habitats du centre, ce qui alimente la « gentrification » du centre. Par ailleurs, la perception des intérieurs pèse considérablement sur l'attractivité du centre pour les populations aisées à fort niveau d'éducation, notamment les populations anglophones ou issues des pays du nord de l'Europe. Les points durs identifiés concernent la réhabilitation des bâtiments complexes et des hôtels particuliers nécessitant un investissement plus important. En outre, nous avons observé une tendance à appliquer parfois des solutions résidentielles standards sur les édifices, malgré la volonté de renforcer la prise

en compte des caractéristiques patrimoniales propres à chaque bâtiment. En effet, le bâti de Figeac présente des caractéristiques variées et seules les solutions au cas par cas peuvent apporter des réponses pertinentes. ■



Depuis quelques années, la volonté d'améliorer la luminosité des logements incite les architectes à convertir en pièces à vivre les anciens soleilhos (logement HLM rue Ortabadial)  
 © Priscilla Malagutti



3 Anciens greniers ouverts largement éclairés, les soleilhos offrent des espaces propices à des aménagements de confort. Ils constituent parfois autant d'alternatives aux jardins privés © Priscilla Malagutti





3 Réhabilitation d'un ensemble immobilier 156 Grande rue - Dieppe. Coursive extérieure avant / après © SEMAD

++++  
**Doc. 4** : cette construction neuve en cours, en cœur d'îlot, est une opération qui me tient particulièrement à cœur. Il s'agit d'un immeuble en bois répondant aux normes énergétiques et aux principes du développement durable (panneaux solaires...), en remplacement d'un immeuble insalubre et en péril que nous avons démolé et évacué à la brouette à travers un hôtel particulier que nous avons reconstitué et fait réhabiliter entièrement. Elle est assez représentative des opérations que nous menons depuis 10 ans.

++++

// **La ZPPAUP, créée en 1996, constitue pour l'opération de Dieppe un outil d'aménagement.** Ne souhaitant pas mettre en place un secteur sauvegardé, les élus ont toutefois accepté de valider la ZPPAUP conçue par le service d'urbanisme et le cabinet Blanc et Duché, en liaison avec l'architecte des Bâtiments de France. Ce document définit les intérêts architecturaux, les matériaux, les couleurs et les principes auxquels nous tenons, ce qui constitue tout l'intérêt de ce type de document.

Il est important de s'appuyer sur les principes qui vont permettre de préserver le caractère architectural des bâtiments. Si les prescriptions sont trop contraignantes dans la ZPPAUP, les pétitionnaires des autorisations de travaux essaient très souvent de s'en dispenser. *A contrario*, si le règlement de la ZPPAUP ne contient pas de principes structurants ce n'est pas suffisant pour produire des effets.

Pour que la ZPPAUP puisse servir d'outil

d'aménagement, nous ciblons des immeubles dégradés dans des déclarations d'utilité publiques de travaux ou de curetage de cœur d'îlot. Les travaux entrepris sur ces immeubles peuvent faire l'objet de défiscalisation dites "loi Malraux" à condition de respecter les permis de construire reprenant les prescriptions des déclarations d'utilité publique.

// **À Dieppe, c'est la SEMAD** qui est le maître d'ouvrage des permis de construire des immeubles. Les investisseurs qui achètent ces immeubles sont tenus de reprendre et de respecter ces permis.

Il s'agit d'une opération publique, maîtrisée totalement par la ville à travers la SEMAD, depuis le ciblage des immeubles jusqu'à la mise en location des logements en passant par le relogement des locataires, l'achat d'immeubles très dégradés, les travaux d'office, les remboursements de propriété, les travaux que le privé ne peut pas réaliser, le suivi des travaux, les évictions commerciales, la réinstallation des commerçants...

Il faut tabler sur une volonté politique forte de la part du politique pour mettre en place et utiliser tous les outils coercitifs nécessaires à l'ensemble de ces opérations : déclarations d'utilité publique, préemptions, expropriations, pouvoirs de police du maire,... Il convient également de s'inscrire dans la durée.

En définitive, nous disposons d'une gamme d'outils variés avec laquelle il est possible de jongler : personnellement, j'ai eu recours à cette "boîte à outils" de façon différente en

sommaire

fonction des besoins spécifiques des villes sur lesquelles j'ai travaillé. Au-delà de la souplesse de ces outils, c'est la volonté politique qui compte et la capacité que nous avons à trouver les moyens financiers afin d'appliquer cette politique.

// **Cependant, les nouvelles dispositions fiscales décidées par l'État** dans sa loi de finances pour 2009 sont désastreuses pour une ville comme Dieppe car elles diminuent et différencient le montant de la défiscalisation immobilière sur les travaux selon qu'ils sont

réalisés sur des immeubles en secteur sauvegardé ou en ZPPAUP.

L'État a, nous semble-t-il, été mal conseillé quand il a décidé que les travaux sur les immeubles sous DUP en ZPPAUP sont de moindre importance qu'en secteur sauvegardé. Nous prétendons que ce n'est pas le cas à Dieppe. Jusqu'à présent nous étions confiants pour terminer la réhabilitation du centre ancien de Dieppe. Aujourd'hui, il y a fort à parier que les investisseurs s'intéresseront plus à des immeubles en secteurs sauvegardés qu'en ZPPAUP.

// **Nous sommes donc pessimistes** pour l'avenir de notre opération et sa bonne fin. Son sort dépend désormais du bon vouloir des investisseurs qui orienteront leur choix en fonction de l'avantage offert sur la ville en termes de défiscalisation.

Monsieur Masson peut sans doute nous aider à persuader les personnes qui ont ainsi conseillé l'État sur ces dispositions, à revenir sur ces choix.

Peut-être faudrait-il que l'ANVPAH & VSSP se mette en situation de mobiliser toutes les villes dans la situation de Dieppe afin de faire pression sur les services de l'État pour modifier la prochaine loi de finances sur ce point. La nouvelle réglementation est tout à fait défavorable aux ZPPAUP.

**La plus-value de la ZPPAUP tient au fait qu'elle peut servir d'outil souple d'aménagement car elle permet à la ville de maîtriser les opérations de réhabilitation par les ciblage successifs par tranche, d'immeubles à réhabiliter. Elle peut garantir une grande qualité de travaux (intérieur et extérieur) et apporter des financements aux propriétaires qui réhabilitent. Il faut cependant que le dispositif opérationnel soit maîtrisé par la puissance publique. ■**



4 83-85 Grande rue - Dieppe © SEMAD

### III.3. // // // Trois regards sur la qualité résidentielle des quartiers anciens protégés

“  
A. Le point de vue  
du politique  
”

“  
JEAN ROUGER  
Maire de Saintes, vice-président ANVPAH & VSSP  
”

// La qualité résidentielle est constituée d'impressions, de vécu mais aussi de l'observation attentive d'un certain nombre de règles. Je m'exprime en tant qu'élus : c'est un rôle difficile à assumer, puisque nous représentons la collectivité et sommes un maillon temporel de cette collectivité. Le fait d'être élu ne donne pas de qualités supplémentaires ; je fais partie de ceux qui ont été patients et observateurs et je crois que l'élus ne vaut que s'il travaille avec d'autres professionnels autour de lui. Dans le domaine qui nous concerne, la qualité résidentielle à Saintes, je me suis retrouvé élu un peu par hasard et j'ai pris conscience de la découverte de ma ville. Je travaillais dans cette ville depuis une quinzaine d'années – et je travaillais beaucoup – lorsque j'ai été élu ; ainsi, j'ai découvert la ville de l'extérieur. Par exemple, j'avais le sentiment que le centre-ville était rempli de magasins situés en rez-de-chaussée et que les devantures, construites

au début du XX<sup>e</sup> siècle, étaient en train de disparaître. Les immeubles n'étaient pas entretenus et peu habités (squats, logements insalubres). Ainsi, le centre-ville se caractérisait par un habitat en jachère, abandonné. À côté de cet habitat, on trouvait certaines résidences réaménagées avec tout le confort, en sacrifiant au passage les boiseries et la cheminée, ainsi que des réalisations collectives (rues piétonnes avec pavés autobloquants, à la mode à l'époque).

// Quand vous observez ce centre-ville avec des yeux neufs, vous êtes étonné. Néanmoins, les élus ne sont pas seuls puisqu'ils rencontrent les gens des services de l'État (ABF, DRAC, DIREN, CNMHS), cela fait partie du rôle et des devoirs de l'élus. Ces influences intérieures et extérieures amènent l'élus à se poser beaucoup de questions : une collectivité de cette taille n'est pas un agrégat d'individualités qu'il faut faire vivre ensemble ; si nous voulons que tout cela fonctionne, il faut peut-être des repères pour chacun : celui qui possède, celui qui habite, celui qui transforme, celui qui passe dans la rue mais aussi les élus et les conseillers des élus, les fonctionnaires de la collectivité territoriale. Pour en arriver là, il semble important de connaître sa ville, l'habitat, les rues, l'extérieur voire l'intérieur, et ce, de manière plus précise.

sommaire

1 Site original © Gilles Widmer, CIAP de Saintes

// La ville de Saintes a signé une convention Ville d'art et d'histoire en 1989 afin de sensibiliser à la valorisation du patrimoine et de faire de la médiation et a engagé une étude préalable à la création d'un secteur sauvegardé concomitamment à la création d'une ZPPAUP. Ce travail a été réalisé par l'animateur de l'architecture et du patrimoine, Christian Gensbeitel, prédécesseur d'Isabelle Oberson, et par Claude Calmettes, architecte chargé de l'étude préalable et du secteur sauvegardé, en collaboration avec l'architecte des Bâtiments de France, Jacques Boissière et son successeur Max Boisrobert. Ce travail, réalisé en symbiose, a accompagné une prise de conscience sur le fait que le patrimoine possède une richesse potentielle qui mérite d'être connue, protégée et mise en valeur, de façon à ce qu'il fasse partie de la vie de tous les jours et soit connu de chaque habitant de la ville qui doit se l'approprier. Certes, c'est une histoire d'argent, de règles, de techniciens, mais c'est aussi une histoire complètement psychologique et mentale.

“  
ISABELLE OBERSON  
Directrice de l'Atelier du patrimoine de Saintonge  
”

// À Saintes, tout comme dans les exemples qui nous ont été livrés ce matin, le cadre urbain, l'architecture, l'environnement, le paysage constituent une part de notre "capital" résidentiel. À travers les exemples cités, nous pouvons constater que cette richesse est avant tout le fruit d'une longue évolution de l'Histoire et que notre capacité à la préserver contribue au maintien et à l'amélioration de la qualité de notre environnement urbain. Notre service a la chance de pouvoir être associé au processus qui accompagne la restauration et la



valorisation de ce patrimoine, avec un apport modeste auprès des techniciens de la ville afin de donner des clés de lecture de l'évolution urbaine de notre cité et de l'histoire de certains monuments, espaces publics et immeubles. Des compléments qui peuvent contribuer à un traitement affiné des demandes adressées par les pétitionnaires. C'est un travail que nous menons auprès des services de l'urbanisme. De plus, nous avons la chance d'être associés à la réflexion autour de grands projets urbains : parmi eux nous aurons demain l'opportunité de vous proposer la découverte du site de l'ancien hôpital et de poser les enjeux de la reconversion de cette friche.

Afin de mieux appréhender les projets qui vous seront présentés dans l'après midi, je vous propose d'exposer les grandes lignes de l'évolution urbaine de notre ville. Cette cité qui s'est développée sur les bords de la Charente s'est renouvelée pour une grande part sur une portion de territoire, qui compose aujourd'hui le secteur sauvegardé. Ce renouvellement urbain s'est opéré depuis la période gallo-romaine : c'est ce qui constitue le grand intérêt de cet espace.

La Charente est le fleuve qui a dessiné le site de la ville de Saintes (doc. 1). Depuis Cognac, à 25 km en amont, la pente est très faible et le fleuve se faufile entre les collines calcaires qui lui impriment de nombreux méandres. Saintes est située au point le



2 Rive gauche de la ville © Ville de Saintes



3 La ville Antique © Gilles Widmer, CIAP de Saintes

plus en amont de répercussion des marées. Le lit majeur est ici très large, et les crues sont fréquentes. Au sud de la ville, le cours de la Charente est détourné vers le nord et longe sur quelques kilomètres un plateau calcaire avant de tourner vers l'ouest. C'est sur l'escarpement prononcé du plateau de la rive gauche, entre de petits vallons perpendiculaires, mais aussi sur les terrains alluvionnaires déposés à ses pieds, dans une boucle du fleuve, que s'est implantée la ville, avant de gagner, surtout au XIX<sup>e</sup> siècle, la rive droite, en pente nettement plus douce, zone particulièrement exposée aux inondations.

Peu après la conquête, les romains fondent la ville de Mediolanum à l'extrémité occidentale de l'axe stratégique conçu par Agrippa, gendre de l'empereur Auguste, au départ de Lyon. Cette ville est construite sur la rive gauche de la Charente, au-delà du pont qui permet alors le franchissement du fleuve (doc. 2). D'abord conçue comme une grande capitale administrative, sans doute la première capitale historique de l'immense province de la Gaule Aquitaine, elle est dotée dès l'époque Augustéenne d'un ensemble monumental de grande qualité avec temples et basiliques, sans doute disposés autour d'un forum. Mediolanum

reçoit une organisation urbaine assez nette au cours du I<sup>er</sup> siècle après J.-C. Autour des édifices publics et religieux du forum, dont l'emplacement précis est encore difficile à déterminer, se dessine une ville aux rues rectilignes, avec des maisons en pierre conformes aux modèles répandus dans le monde romain. Le decumanus, l'axe majeur est-ouest, est déterminé par la voie d'Agrippa qui se prolonge ainsi dans la ville, comme en témoignent encore les rues Arc-de-Triomphe et Victor Hugo. La ville atteint son apogée vers le milieu du II<sup>e</sup> siècle.

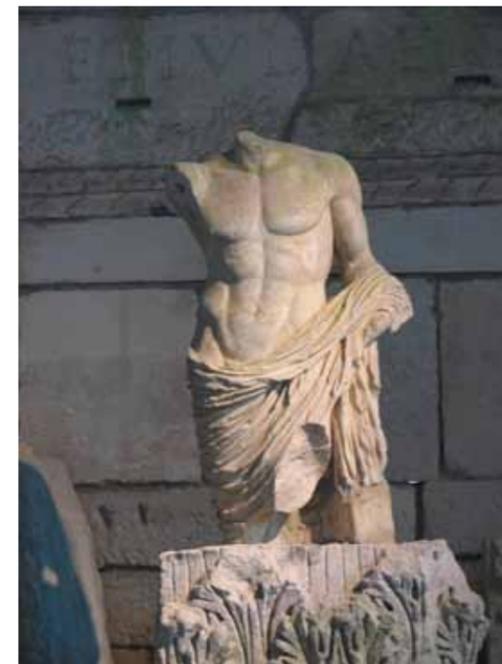
Dès la fin du II<sup>e</sup> siècle après J.-C., le recul des limites de l'agglomération et l'abandon de certains quartiers laissent deviner une phase de déclin (doc. 3). Ce processus s'accroît au tournant des III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> siècles, conformément à un modèle qui se retrouve dans de nombreuses villes gallo-romaines (doc. 4).

On détruit alors un grand nombre de monuments et sans doute des quartiers entiers, dont le forum, pour réorganiser la ville à l'intérieur d'un castrum – une ville fortifiée – d'une surface de 18 hectares seulement. Le rempart englobe l'extrémité du plateau et descend jusqu'à une quinzaine de mètres du fleuve, dont il épouse la courbe en s'articulant

sommaire

au pont (doc. 5). C'est dans les fondations de ce rempart que l'on dégagera, à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, les blocs sculptés provenant des anciens monuments de la cité.

Les sépultures – désormais chrétiennes – se multiplient dans les nécropoles qui remplacent progressivement les quartiers abandonnés, le long des axes de circulation, tant au nord du castrum qu'au sud-ouest, au-delà de l'amphithéâtre désormais abandonné, et sur la rive droite du fleuve, dans l'ancien faubourg de la ville. Dans ces nécropoles, la présence de saints personnages tels que le martyr Eutrope, évangéliste de la Saintonge, ou des premiers évêques historiquement connus, comme saint Vivien, saint Palais ou saint Trojan, sont l'objet d'un culte dès les V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> siècles. De l'évolution de la cité aux époques mérovingienne et carolingienne, on ne sait que peu de choses, sinon qu'elle subit vraisemblablement le pillage des Vikings en 845.



4 Vestiges de cette cité antique recueillis notamment sur le plateau de l'ancien hôpital et dans le rempart

© Atelier du patrimoine de Saintonge



5 Le développement de la ville au Moyen-Âge © Gilles Widmer, CIAP de Saintes

// À partir du XI<sup>e</sup> siècle, Saintes se développe à l'ombre du château du Capitole occupé par le représentant du comte.

Du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle, le long du fleuve, un segment de l'enceinte est en partie reconstruit en avant du rempart antique, avant d'être encombré de constructions diverses (chapelle, moulins...), tandis que le vieux pont romain est transformé et articulé à une puissante tour protégeant la porte de ville. En l'absence d'un seigneur laïc, c'est l'église qui marque de son empreinte la cité médiévale, tout d'abord par la présence de l'évêque et de sa cathédrale, reconstruite au XII<sup>e</sup> siècle, puis à partir du XV<sup>e</sup> siècle au cœur de la cité. Accostée du cloître, elle est entourée d'un vaste quartier canonial qui occupe la partie méridionale de la ville close. Outre une dizaine de paroisses, prieurés (Saint-Marcoult, à l'ouest, et Saint-Vivien au nord) chapelles et aumôneries, la ville et ses bourgs, traversés par la via Turonensis, (voie la plus occidentale vers Saint-Jacques-Compostelle), comptent deux importants établissements monastiques. Il y a d'abord l'Abbaye-aux-Dames, puissant monastère bénédictin fondé sur la rive droite en 1047 par Geoffroy Martel, comte d'Anjou, et son épouse Agnès de Bourgogne et dont l'église sera embellie dès le XII<sup>e</sup> siècle.



6 Plan de Braunus : sur ce plan, qui date de 1560, nous retrouvons le périmètre du secteur sauvegardé avec, à l'intérieur de cette cité, une densité du bâti assez importante qui va considérablement se renouveler aux XVII-XVIII-XIX<sup>e</sup> siècles, les témoignages du XIX<sup>e</sup> siècle étant les plus fréquents avec ceux du XVIII<sup>e</sup> siècle. © Atelier du Patrimoine de Saintonge

Puis l'église funéraire de saint Eutrope, halte importante sur le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, est confié à l'ordre de Cluny en 1081 par le comte-duc Guy-Geoffroy. Un important prieuré s'y installe, une grande église de pèlerinage avec une vaste crypte est reconstruite dès la fin du XI<sup>e</sup> siècle.

Aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles viennent s'ajouter deux couvents d'ordres mendiants : les Jacobins (Dominicains), au cœur de la ville, et les Cordeliers (Franciscains), hors les murs, en face de la porte Aiguière. Le système viarie se structure autour de deux axes reliant les trois principales portes de la ville. Il s'agit de l'ancien decumanus romain, qui devient la Grand'Rue, au départ du pont, et d'une rue qui relie la Porte-Evêque, au sud, à la porte Aiguière au nord.

Ayant obtenu en 1199 une charte de liberté d'Aliénor d'Aquitaine, la ville sera plongée au cœur de la tourmente des luttes entre les rois de France et d'Angleterre du XIII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle, jouant même le rôle de ville frontalière sous contrôle anglais. La paix et la reconstruction n'arriveront qu'au cours du XV<sup>e</sup> siècle après 200 ans de pillages, de combats, de désolation et de famine.

La seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle est une phase de renouveau, symbolisée par la reconstruction de la cathédrale Saint-Pierre, du clocher de Saint-Eutrope, du couvent des Jacobins, du cloître de

l'Abbaye-aux-Dames et sans doute de l'Echevinaige. Plusieurs maisons de pierre à pignons sur rue témoignent encore de cette période.

// **Le plan de Braunus, réalisé en 1560, nous offre la vision de la ville encore médiévale** (doc. 6). À partir de 1550, le progrès des idées de la Réforme, représentées à Saintes par Bernard Palissy, entraînent la région et la ville au cœur de la guerre civile. En 1568, en particulier, Saintes est aux mains des troupes protestantes qui font s'effondrer les voûtes de la cathédrale. Avec l'édit de Nantes et le retour au calme, Saintes est à nouveau en chantier : en 1609 le gouverneur De Pernes fait établir sur le plateau une vaste citadelle, qui sera démantelée par Richelieu vingt ans plus tard.

La politique de Contre-Réforme favorise l'installation de nouveaux ordres religieux tels que les Récollets, les Carmélites, les Clarisses, mais aussi les Jésuites, qui installent un collège dans les jardins de l'évêché en 1607.

La présence du Présidial et d'une société de gens de robe entraîne la construction d'hôtels particuliers et le réaménagement de demeures urbaines, qui se mettent au goût du jour dans les années 1610, où fleurit la mode du maniérisme. Au cours du XVII<sup>e</sup> siècle, les bâtiments monastiques de l'Abbaye-aux-Dames sont reconstruits en deux temps, à la suite de deux incendies en 1608 et 1648.

sommaire

7 Théâtre © Atelier du Patrimoine de Saintonge



Mais les transformations importantes n'affecteront la ville qu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et à la veille de la Révolution sous l'impulsion des Intendants de La Rochelle et par les règlements d'alignement et d'embellissement édictés par les édiles.

C'est alors que commence la démolition progressive du rempart, remplacé le long de la Charente par un quai bordé de jardins ou de beaux hôtels particuliers, tels que l'hôtel du Marquis de Monconseil, édifié en 1738, qui lance le goût du rococo à Saintes.

Un grand nombre de maisons et d'immeubles sont reconstruits, ou simplement dotés de nouvelles façades à l'alignement peu avant la Révolution.

Le collège et sa nouvelle chapelle, la juridiction consulaire en cœur de ville, ou l'école de chirurgie et le portail de la cour de l'Abbaye-aux-Dames, témoignent du goût pour la monumentalité classique encore teintée d'exubérance rocaille dans le troisième quart du XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais le grand bouleversement qui s'opère alors concerne l'organisation urbaine. Le marquis de Reverseaux, Intendant de La Rochelle, projette deux grands boulevards rectilignes permettant de contourner la ville à l'ouest et au nord. Mais seul le premier de ces deux axes sera réalisé avant la Révolution, grâce à un immense remblai barrant le vallon des Arènes : c'est l'actuel cours Reverseaux.

// **Dès lors, nous retrouverons ces arases de remparts modernes** jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, date à laquelle seront prévus et pour partie aménagés les grands Cours et les boulevards, sur les fossés du rempart qui a été démantelé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Désormais, c'est une ville plus salubre et plus ouverte sur ses faubourgs. L'étalement urbain est relativement maîtrisé, et ce, jusqu'à l'implantation des chemins de fer en 1867, date à laquelle on

assiste à une véritable explosion urbaine. Après le franchissement difficile de la Charente, il a fallu dès lors franchir les rails du chemin de fer dans la partie orientale de la ville.

Retardés par la Révolution, les travaux d'urbanisme ne reprendront qu'à partir des années 1820, alors que Saintes a perdu le siège épiscopal et la préfecture au bénéfice de La Rochelle. Le boulevard nord, actuel cours National, est installé sur le remblaiement de l'ancien fossé du rempart dans les années 20 et vient buter sur le fleuve avant que l'on ne décide en 1843 de construire dans son prolongement un nouveau pont ainsi qu'un axe doublant le vieux faubourg Saint-Palais et l'ancien decumanus romain : ce sera l'actuel avenue Gambetta. Le pont Palissy remplacera en 1879 le premier ouvrage à tablier suspendu. Par contre, le sort du vieux pont est scellé dès les années 40. Seul l'arc de Germanicus est sauvé grâce à Prosper Mérimée et remonté Place Bassompierre, sur la nouvelle berge reconstituée.

Un siècle de relative prospérité et de stabilité permet à la ville de se doter autour de 1850-60 d'équipements publics tels que le théâtre et le Palais de Justice qui se font face sur le nouvel axe monumental qu'est devenu le cours Impérial (cours National) (doc. 7).

// **La première moitié du XX<sup>e</sup> siècle** prolonge les axes de développement engagés au siècle précédent : la Caisse d'Epargne, inaugurée en 1897, puis la Poste et la banque de France, complètent les grands équipements, tandis qu'un grand magasin s'installe près du pont en 1901.

8 Développement de la ville au XX<sup>e</sup> siècle\*  
© Gilles Widmer, CIAP de Saintes

L'Art Nouveau fait une timide apparition autour de 1900 sur quelques immeubles. Mais le temple protestant construit en 1904-1906, avec une structure en béton armé, est sans doute le plus intéressant des bâtiments de cette période.

Le mandat du maire radical Fernand Chapsal est marqué, dans les années d'Entre-deux-guerres, par l'installation du musée lapidaire dans l'ancien abattoir du XIX<sup>e</sup> siècle, l'aménagement du jardin public et la restauration de l'église de l'Abbaye-aux-Dames abandonnée par l'armée. Une passerelle, d'abord en bois, puis en béton, est jetée sur la Charente au niveau du marché Saint-Pierre, pour remédier à la disparition du vieux pont. Dans les années



30, le franchissement des voies de chemins de fer, devenues un véritable obstacle à l'extrémité de l'avenue Gambetta, est assuré par un nouveau pont.

En 1944, un bombardement allié détruit une partie du quartier de la gare et les infrastructures ferroviaires. Après guerre, outre la reconstruction des maisons détruites, la ville mène une politique de logement à travers plusieurs démarches complémentaires. Outre les quartiers d'habitat individuel et de petites cités-jardins, se met en place une dynamique de construction de maisons individuelles en coopératives (doc. 8).

### “ JEAN ROUGER

La qualité résidentielle me semble duale : elle relève à la fois d'une sensation personnelle liée au logement lui-même (le plaisir d'un chez-soi fonctionnel et confortable), mais aussi de la proximité des voisins et des services, autrement dit d'espaces offrant la possibilité de faire des choses que l'on ne peut faire dans son propre microcosme. Je crois que la qualité résidentielle se compose de tous ces éléments, lesquels ont besoin d'être appuyés et garantis par des règles et des compétences. Il est indispensable que cette notion soit individualisée et appropriée par chacun d'entre nous. La ville appartient à chacun. Si l'on partage la connaissance de l'Histoire, il est plus facile de se l'approprier : la relation d'amour est aussi faite d'une meilleure connaissance de l'autre.

sommaire



Secteur sauvegardé et ZPPAUP de Saintes © GHECO/Diagraphie



Abbaye aux dames, logements // Jean Rouger présente l'Abbaye aux dames © ANVPAH & VSSP

### “ VISITE DE SAINTES

#### L'ABBAYE AUX DAMES, LA RÉHABILITATION D'UN SITE

Site exceptionnel de la ville de Saintes, l'Abbaye-aux-Dames est aujourd'hui un lieu dédié à la musique et au patrimoine. Le conservatoire municipal ainsi que l'association Abbaye-aux-Dames sont installés dans les anciens bâtiments conventuels du XVII<sup>e</sup> siècle. À la périphérie du site, les anciens bâtiments d'hostellerie formant la clôture de l'ancien monastère, ont quant à eux été réaménagés en logements. Avant de parvenir à la physionomie actuelle, si attractive, le site a fait l'objet d'une longue campagne de réhabilitation amorcée dès les années 1970.

Établi sur la rive droite de la Charente, l'ancien monastère a connu juste après la période révolutionnaire bon nombre de transformations, voire de mutilations. Les bâtiments vont successivement accueillir une prison, puis un casernement au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle. Sous l'impulsion des militaires, l'église devient une écurie et accueille même un dortoir grâce à l'installation d'un plancher s'élevant à mi-hauteur. Dans les années 1920, la ville achète le monument au ministère de la Guerre et le fait restaurer. Les bâtiments monastiques, quant à eux abandonnés après 1945 sont si délabrés au début des années 1970 que les logements situés à proximité sont progressivement délaissés. En 1969, lorsque la municipalité dé-

cide de murer le second étage, des personnes en grande difficulté sociale y vivent encore. Dans les années 1970, une association est créée pour sauvegarder l'Abbaye aux Dames. Plusieurs événements et actions sont créés pour collecter des fonds, mais c'est à la création du festival de musique (1972) que l'on doit la renaissance du site de l'abbaye.

#### Une succession de travaux redonnent vie au site. Ainsi sont restaurés :

- de 1972 à 1976, la couverture, les corniches et lucarnes à combles mansardés du grand bâtiment conventuel ;
  - en 1979 et 1980, le second étage du bâtiment conventuel (ravalement des murs, carrelage en terre cuite, parquets...), attribué au conservatoire de musique (administration et salles de cours) ;
  - 1985-1986, réhabilitation du grand escalier ;
  - 1989, aménagement technique de l'auditorium (250 places, lumière, son, gradins...) est réalisé ;
  - la salle capitulaire aux expositions (1988) et 34 cellules sont destinées à l'hébergement d'artistes (musiciens, écrivains, troupes théâtrales) et d'élèves (classes patrimoine).
- Les restaurations furent menées jusqu'en 1989. Outre la réhabilitation de l'aile monastique, le rachat par la ville des bâtiments de l'hostellerie (XVIII<sup>e</sup> siècle) et de l'ancienne caserne permit à la Société d'économie mixte immobilière de la Saintonge (SEMIS) de mener des travaux pour aménager des logements.



Ilôt arc de Triomphe © Atelier du Patrimoine de Saintonge

Immeuble réhabilité dans une venelle de l'îlot arc de Triomphe © Michel Garnier



1994 vont entraîner l'abandon des maisons et immeubles devenus insalubres. Dans les années 1990, la ville de Saintes se présente au concours d'idées Europan 3 dont le thème est l'urbanisation des quartiers d'habitat. L'aménagement de l'îlot Arc-de-Triomphe est étudié par 110 équipes d'architectes. Le projet retenu, Entre pierres et jardins, est porté par le cabinet Babled-Nouvet-Raynaud (Paris). Dès lors la ville de Saintes, la SEMIS et l'équipe des jeunes architectes vont lancer une opération de revitalisation de grande envergure avec comme objectif d'attirer de nouveaux habitants. Le projet prévoit de conserver les parcelles en lanières et les venelles qui caractérisent le site. Il contribue, en outre, à la réhabilitation d'immeubles anciens et à la construction de logements (64 logements et de deux commerces).

#### L'ÎLOT ARC DE TRIOMPHE : LA RECONQUÊTE

En 1986, s'amorce le traitement des espaces extérieurs privilégiant l'ouverture de l'îlot sur la ville. La réhabilitation de l'îlot va aussi concerner toutes les dépendances de l'ancienne caserne. L'ensemble des immeubles autour des cours ainsi que le bâtiment du XIX<sup>e</sup> siècle sont acquis par la ville et restaurés par la SEMIS de 1986 à 1989 : les appartements sont mis aux normes d'hygiène et de confort. L'ensemble de ce processus se déroule en concertation avec les locataires, tous relogés sur place s'ils le souhaitent. 89 logements, dont 24 créés dans la partie bombardée. Le 9 octobre 1988, François Mitterrand, président de la République, consacre par sa présence la renaissance de l'îlot de l'abbaye aux Dames.

Toujours sur la même rive, non loin du site de l'Abbaye-aux-Dames, c'est l'îlot arc de Triomphe qui va faire peau neuve au début des années 2000, après une longue phase de concours et de mise en œuvre du projet. Ce quartier occupé s'est développé au Moyen Age le long de l'ancienne voie romaine. Dynamique et très peuplé jusqu'aux années 1960, le faubourg est ensuite progressivement déserté par les habitants en raison des inondations qui se succèdent. Celles de 1982 et de

**De nombreuses années d'études ont été nécessaires pour faire aboutir ce projet urbain** très complexe puisqu'il proposait de résorber l'insalubrité en préservant la trame de l'îlot. Le cadre réglementaire imposait une requalification de qualité, le site se développant à la fois sur le Secteur sauvegardé et sur la ZPPAUP.

La restauration a essentiellement concerné les immeubles anciens de qualité. De nouveaux immeubles ont vu le jour en cœur et en périphérie de l'îlot. En cœur d'îlot, la hauteur du bâti est moindre et cinq maisons basses associées à des jardins privés se développent dans des parcelles en lanières. Accessibles uniquement par les venelles, ces habitations s'organisent autour d'un patio.

L'îlot est revitalisé et c'est une réussite en termes d'aménagement urbain. La ville a privilégié la mixité sociale en proposant des logements en accession à la propriété et des logements locatifs. Ces derniers sont gérés par la SEMIS.

sommaire



Rue Urbain Loyer, opération de réhabilitation - Coop Atlantique © Atelier du Patrimoine de Saintonge



#### LES OPÉRATIONS EN CENTRE ANCIEN

**Au cœur du centre ancien**, ce sont d'autres réhabilitations qui ont vu le jour. L'ancienne maison des aveugles (opérateur : Compagnie immobilière de restauration de Bordeaux) ou bien l'ancien immeuble des Carmélites ont trouvé de nouveaux usages. Cet immeuble de centre ville a été restauré en 2001 par les architectes Françoise Doutreuve et Gilles Jarty pour la Coop Atlantique. Douze logements et trois boutiques ont été aménagés. Le déplacement du supermarché, ancien cloître du Carmel datant des années 1850, qui occupait autrefois tout l'espace, a permis de retrouver le volume de la cour intérieure avec ses arcades, couvert un demi siècle plus tard par une verrière supportée par une charpente métallique. Malgré les contraintes financières (verrière en polycarbonate) et techniques (colonnettes en fonte masquées en cas d'incendie), cette opération a valeur d'exemple en secteur sauvegardé.

#### Non loin un autre aménagement de qualité

a permis la réhabilitation d'un hôtel particulier de cœur de ville. Cette maison rue Mauny est, semble-t-il, sous Henri IV, la résidence de Béon de Massès, gouverneur de la province. Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, il est habité par les De Laage, receveurs des tailles. Cet hôtel qui possède des éléments architecturaux anciens (fenêtres du



Maison à pans de bois rue Alsace Lorraine

© Atelier du Patrimoine de Saintonge

XV<sup>e</sup> siècle) est profondément remanié au XVII<sup>e</sup> siècle et/ou au XVIII<sup>e</sup> siècle, notamment par la construction d'une aile donnant sur la rue. Au XIX<sup>e</sup> siècle, cette maison accueille plusieurs institutions religieuses dédiées à l'enseignement. Dans les années 1970, une chapelle néo-gothique est édifée à l'emplacement d'une ancienne chapelle, qui daterait de l'ouverture de l'institution. En 1907, l'externat Saint-Pierre est fermé : bien de la messe épiscopale, l'édifice est mis sous séquestre en vertu des lois de séparation des Églises et de l'État.

Entre 1913 et 1916, le quincaillier Abelin, rue Alsace-Lorraine, achète l'immeuble afin d'en faire un dépôt de matériel. La famille le conserve jusqu'en 1989. A cette date il est racheté par la ville. En 1991, on opère la mise hors d'eau. En 1992/1993 on procède à la restauration du portail, rue Mauny. Ce n'est qu'au cours de l'année 2000 que la réhabilitation générale est engagée selon un projet de Bertrand Nivelles, architecte à Bordeaux. En 2001, la restauration s'achève par la réalisation de bureaux dans les étages et la mise en place de l'exposition permanente Ville d'art et d'histoire : « Saintes, la lumière de la ville ». L'ouverture du bâtiment au public est différée après la polémique engagée autour de la démolition de la maison mitoyenne, au 9, rue Mauny, occupée par la Croix-Rouge, puis siège de la Société d'archéologie et d'histoire de la Charente-Maritime (1983-1993). En 2005, la façade contemporaine réalisée par l'architecte royannais Liang Minh achève la longue série d'aménagements opérée sur le site.





1 Immeuble restauré, 6/8 Rue du Trinquet-Bayonne  
© Circa Bayonne

mener un projet de requalification globale. La concertation et les échanges, voire les compromis, entre tous ces acteurs restent finalement le meilleur atout pour la qualité de ces réalisations. En définitive, l'investisseur "Malraux", en abondant financièrement ces centres anciens protégés, a suscité une mobilisation de compétences fédérées autour d'une charte spécifique. La rénovation ne connaît pas d'autre contexte aussi favorable à la qualité.

// **Je vous propose maintenant de vous exposer un cas de réhabilitation intéressant à double titre.** Tout d'abord, l'immeuble en question ne constitue pas particulièrement une référence dans le secteur sauvegardé de Bayonne : cet immeuble, dont la construction date du début du XX<sup>e</sup> siècle, pourrait se situer dans une ZPPAUP ou dans un secteur non protégé. En outre, cet immeuble a un "jumeau", qui se trouve juste à côté de lui, les deux respectivement situés 6 et 8 rue du Trinquet. L'immeuble situé au numéro 6 a été mis en copropriété il y a quelques années : il est habité pour moitié par des propriétaires occupants, pour l'autre par des locataires. L'immeuble situé au numéro 8 vient de faire l'objet d'une opération Malraux et a été mis récemment en copropriété.

Nous avons transformé le garage en locaux d'activités sous l'immeuble d'habitation. Les deux entrées sont parfaitement symétriques. Nous nous sommes efforcés d'effacer les réseaux et de restaurer les sols traditionnels bayonnais en pierre de Bidache. Sous la prescription de l'architecte des Bâtiments de France et de la ville de Bayonne, nous avons supprimé la verrière qui reliait les deux immeubles pour créer une grande verrière. Ce type de démarche apporte indubitablement de la qualité résidentielle dans l'immeuble que nous venons de rénover (doc. 1).

sés, des géomètres ont repris le chemin des centres historiques, certains architectes ont trouvé leur voie dans la richesse et la diversité du patrimoine ancien, quelques bureaux d'études ont délaissé le béton et d'autres professionnels ont adapté leur savoir pour rejoindre ces équipes en charge de la réalisation des opérations de restauration globale. Enfin, des entreprises du bâtiment – souvent de taille artisanale – ont compris qu'elles pouvaient vivre et croître avec des commandes de travaux faisant appel à des techniques et à des matériaux traditionnels dont beaucoup d'entre elles gardaient encore la mémoire à défaut de la pratique. À tous ces acteurs professionnels et artisans et sous l'œil intéressé des politiques se sont joints aussi des hommes et des femmes, fonctionnaires de l'urbanisme des villes concernées, architectes des Bâtiments de France, représentants de l'Etat etc.

Issus de différents milieux socioprofessionnels et mus par des motivations différentes, tous finissent par se retrouver autour du même objectif. Et tous s'appuient, pour mener à bien leur travail, sur des règles établies spécialement pour ces territoires protégés. En effet, la précision des prescriptions est définie à l'échelle de l'immeuble et traite aussi bien des parties communes que des parties privatives. Le plan des secteurs sauvegardés, les fiches patrimoniales des immeubles constituent des outils au service des équipes chargées de

sommaire



Deux traitements de portes d'entrée et de fenêtres : l'architecte a créé des barres de défense avec un certain goût artistique ; les fenêtres et les portes (à panneaux, avec serrures à trois points) sont neuves. Tout cela participe à la qualité résidentielle.

© Circa Bayonne

Néanmoins, l'exercice a ses limites : une hirondelle ne fait pas le printemps. Nous savons tous que le chemin est long pour aboutir à la requalification résidentielle d'un îlot entier sans même prétendre raisonner à l'échelle du quartier, et encore moins à celle du périmètre ancien.

// **Tout n'est pas possible avec ces opérations "Malraux".** D'abord, les interventions se font majoritairement au niveau de la parcelle. Il faut compter en moyenne deux à trois ans pour les réaliser. Ensuite, certains immeubles en copropriété ne réussiront sans doute jamais à se requalifier réellement : souvent, les centres historiques – dans leur partie la plus ancienne – ne peuvent répondre par leur typologie à certaines aspirations résidentielles modernes. En particulier, la lumière manque cruellement aux deux premiers étages des immeubles. Par ailleurs, la densité de l'habitat crée des conflits liés à la promiscuité de ces ensembles bâtis. Enfin, quand on évoque la qualité résidentielle, il est impossible de ne pas dire un mot sur ce véritable fléau des centres anciens que représentent les débits d'alcool qui gangrènent des rues et des îlots entiers. Comment reprocher à des familles de fuir ces lieux dès qu'elles le peuvent, alors que nous leur vantons les qualités résidentielles de vastes appartements spécialement conçus pour elles ? Ces quartiers peuvent se ghettoïser car, victimes de leur forte

urbanité, ils sont exposés à des nuisances nocturnes permanentes. Enfin, nous ne pouvons espérer atteindre une qualité résidentielle enviée sans traiter le problème de la collecte des déchets ménagers : d'une manière générale, tout le monde s'accorde sur le fait que l'espace non bâti est un lieu résidentiel à part entière et déterminant. Par exemple, les aménagements exemplaires du quai de la Garonne à Bordeaux – son tramway, ses équipements, ses promenades superbes, ses possibilités de parking souterrain – ont fait faire un bond résidentiel considérable à des quartiers autrefois stigmatisés tels que le quartier Saint-Michel.

Cette qualité d'aménagement du tramway à Bordeaux a été rendue possible grâce au secteur sauvegardé : en effet, ce fut l'une des premières expériences en Europe d'une alimentation par le sol, supprimant ainsi les câbles d'alimentation visibles.

En définitive, l'espace public et la propriété privée ont besoin des mêmes ingrédients pour s'épanouir harmonieusement : des moyens financiers significatifs, des compétences réunies en équipe et une charte spécifique à chaque secteur sauvegardé. Si ces vœux sont exaucés, l'investisseur "Malraux" n'aura aucun mal à vendre son bien au plus haut de ses espérances ; d'ailleurs, ayant lui-même envie d'y séjourner, il ne sera plus vendeur ! ■

### C. Le point des habitants

**PHILIPPE VERDIER**

Urbaniste, sociologue

// **Quels habitants pour habiter les quartiers anciens et comment s'expriment-ils ?** Depuis vingt ou trente ans, le contexte a profondément changé. Aujourd'hui, dans le domaine qui est le vôtre, deux choses vont peser dans les années à venir : d'une part, l'injonction participative et d'autre part, l'injonction environnementale. On vous demandera, à vous qui travaillez sur les centres-villes et la réhabilitation des quartiers patrimoniaux, de vous préoccuper des problématiques environnementales, ce qui changera sans doute beaucoup les choses, notamment en termes de performances énergétiques ; et on vous demande déjà de ne rien faire sans impliquer les habitants. Tous les élus et tous les professionnels savent bien qu'il est difficile de mettre sur pied une opération sans voir fleurir plusieurs associations qui montent au créneau parce qu'il est prévu de couper un arbre ou que tel élément du patrimoine n'a pas été pris en compte (des associations qui, éventuellement, prétendent savoir mieux que l'ABF ce qu'il convient de faire).

// **Comment expliquer ce nouveau phénomène, qui n'existait pas il y a vingt ans ?** Je pense qu'avec la montée générale du niveau scolaire – et c'est une excellente chose –, de plus en plus de personnes se disent : « moi aussi, j'ai mon mot à dire sur le cadre de vie qui m'est proche ; même si j'habite à l'extérieur du centre, j'ai quelque chose à dire sur le deve-

nir du centre-ville ou des quartiers anciens ». Nous sommes obligés de tenir compte de ce phénomène. Ensuite, il est difficile de faire face à cette montée en puissance des associations de défense sans avoir travaillé en amont. En effet, il me semble que le rapport élus-professionnels-habitants ne peut pas être le même suivant les étapes d'avancement d'un projet d'aménagement (diagnostic, programme, esquisses exploratoires, "plan-guide", etc.). À chacune de ces étapes d'avancement d'un projet urbain correspondent des manières de travailler, ce qui permettra d'éviter la multiplication des conflits. Ceci dit, les conflits existent, et il est parfois bon qu'ils s'expriment dès lors qu'ils permettent d'avancer vers une résolution.

// **En ce qui concerne l'implication des habitants dans la phase de diagnostic,** la prise en compte du langage de l'espace me semble très importante. Il convient d'assurer l'initiation des habitants au langage de l'espace. Par exemple, il s'agit d'expliquer aux habitants ce qu'est une scénographie urbaine, le rapport entre le sol d'une rue et la hauteur des parois, etc. La plupart des habitants sont en mesure de comprendre ces éléments. Une fois que ce langage est maîtrisé, les habitants pourront participer au projet de manière plus intelligente et plus productive. Il est également possible d'envisager des actions qui relèvent de la pédagogie plus classique, telles que les promenades découvertes autour de l'histoire patrimoniale et sociale du site. Toujours en amont, il convient d'identifier les acteurs en présence, notamment les professionnels et les acteurs sociaux, afin de prévenir la contestation que j'ai évoquée précédemment. Enfin, c'est aussi une phase où l'on peut réaliser des enquêtes qui permettent de mieux cerner la demande sociale.

sommaire

// **Lors de la phase d'établissement du programme,** il me semble important de mettre en place des groupes de programmation de dix ou quinze personnes. Comment choisir les représentants des habitants ? Sur ce point, il convient d'être rigoureux. Cette "représentation" ne doit pas s'entendre au sens d'échantillonnage statistique. À mon sens, les habitants qui n'ont pas l'habitude de prendre la parole peuvent et doivent être associés à un groupe de programmation, à condition d'être formés un minimum – formation qu'il vous appartient d'assurer. De même, la variété du peuplement d'un quartier et de son voisinage peut être intégrée dans un groupe de programmation.

En ce qui concerne la concertation à proprement parler, qui se pratique le plus souvent par le biais de réunions publiques, il me semble important de montrer les choses telles qu'elles sont et de ne pas tricher sur les images – car il est aisé de vendre un mauvais projet en montrant des images chatoyantes. Du point de vue déontologique, cette honnêteté est essentielle. Dans cette phase, la mise en place d'ateliers-projets (pour approfondir la compréhension des projets et permettre un recul critique) peut être envisagée.

Quant à la phase de communication (une fois les décisions politiques prises), elle peut s'appuyer sur le bulletin municipal et les moyens modernes de communication, mais comme c'est aussi la phase pendant laquelle les élus négocient avec les opérateurs, il peut être intéressant de mettre sur pied une concertation par groupes restreints sur les programmes opérationnels des îlots.

Enfin, il est important d'être attentif au "retour" des habitants sur le projet, en termes de satisfaction et de diagnostic de peuplement, et

ce, avant le bouclage complet des opérations (environ à la moitié du projet) pour se réserver la possibilité de "corriger le tir".

En conclusion, je tiens à dire combien j'ai apprécié les différentes présentations qui ont été faites ce matin : l'exemple très concret du vivre ensemble avec l'ABF au niveau de la ville de Troyes ; les itinéraires résidentiels mis en pratique à Figeac ; la volonté de mixité sociale sensible à Dieppe ; enfin, l'exemple de la ville de Saintes – que j'ai eu l'occasion de parcourir ce matin – parle de lui-même. ■

## IV. RÈGLES

### ET QUALITÉ RÉSIDEN- TIELLE

#### IV.1. Introduction

BRUNO CHAUFFERT-YVART • Inspecteur général de l'architecture  
et du patrimoine, ministère de la Culture et de la Communication

// **Les questions suivantes ont été posées :** qu'est-ce que la qualité résidentielle ? Quelles sont les spécificités résidentielles du quartier ancien ? Philippe Verdier a bien orienté les débats du colloque et son intervention a été aussitôt illustrée par les études de cas qui ont suivi sur les thèmes « habiter en quartier ancien » et « la qualité résidentielle dans l'espace protégé ». Dominique Masson a donné la parole aux responsables de l'urbanisme, lesquels ont parfaitement illustré trois études de cas (Troyes, Figeac et Dieppe). Ensuite, nous avons entendu trois points de vue sur le même thème : celui du politique avec Jean Rouger, maire de Saintes, l'avis des investisseurs avec Jean-Michel Pitoun – nous aimerions que tous les promoteurs soient comme vous ! – et l'opinion des habitants avec Philippe Verdier. Cette matinée nous a permis d'y voir plus clair sur ce thème délicat, tout en sensibilité et tout en finesse. Vous savez qu'un maire m'a deman-

dé un jour, lors d'une étude de ZPPAUP, comment faire pour protéger "les atmosphères" dans un quartier périphérique du centre ancien. La qualité résidentielle constitue à la fois le commencement et la fin : toute la stratégie du projet urbain doit être tendue vers cet objectif, même si ce n'est écrit nulle part. Il s'agit pourtant bien de cela lorsqu'on parle de reconquête du centre-ville ou de quartiers historiques pour tous.

// **Nous sommes maintenant invités à réfléchir sur la relation ou l'imbrication entre les règles du plan de sauvegarde et/ou des ZPPAUP et la qualité résidentielle.**

• Philippe Cieren, architecte urbaniste en chef de l'État, adjoint à la sous-direction des monuments historiques et des espaces protégés, nous expliquera la place de la qualité résidentielle dans la réglementation des espaces protégés.



- Isabelle Joly, architecte du patrimoine, et Marc Simonneau, ingénieur au bureau de contrôle ANCO, définiront la qualité dans le bâti patrimonial et le dialogue avec la norme, au cours d'un récital à quatre mains.
- Enfin, Michel Polge, architecte urbaniste en chef de l'État, directeur du Pôle national de lutte contre l'habitat indigne, posera la question de l'habitabilité et de l'insalubrité du bâti patrimonial, en se proposant d'agir en interrogeant la règle, certainement pour l'améliorer.
- S'ensuivra un petit jeu de questions-réponses qui permettra enfin aux participants de s'exprimer.

// **Je vous invite à rechercher le mouvement d'ensemble de la ville**, à distinguer les territoires qui évoluent sans cesse sur eux-mêmes, par rapport à ceux qui se figent et qui forcent alors la ville à s'étendre et à reculer ses limites. Voilà le travail à faire lorsqu'on étudie un plan de sauvegarde ou une ZPPAUP : il faut connaître le territoire, son histoire, observer les règles qui fonctionnent et celles qui ne donnent pas les résultats escomptés.

// **Pour conclure**, les partenaires en présence – le maire et ses services d'urbanisme, l'ABF et le chargé d'études – cherchent à unifier la ville plutôt qu'à la séparer en zones distinctes. « Centre historique, ZUP, ZAC, lotissement pavillonnaire, éco-quartier, entrée de ville : il faut dézoner », selon Roland Castro. C'est ainsi que l'on obtiendra de la qualité résidentielle. Permettez-moi de conclure avec cette citation d'André Malraux, en cette année du cinquante-tenaire du ministère des Affaires Culturelles qu'il a fondé. J'ai eu la chance de retrouver récemment des extraits du discours prononcé lors du débat parlementaire précédant le vote de la loi du 4 août 1962 sur les secteurs sauvegardés et je ne résiste pas au plaisir de vous

les faire partager : « Aujourd'hui, les nations ne sont plus seulement sensibles aux chefs-d'œuvre ; elles le sont à la seule présence de leur passé, un passé dont l'âme n'est pas faite que de ses chefs-d'œuvre. En architecture, le chef-d'œuvre isolé risque d'être un chef-d'œuvre mort. Le palais de Versailles, la cathédrale de Chartres, entourés de gratte-ciels, n'appartiendraient qu'à l'archéologie. Sous peine de chasser des quais de Paris le génie de Daumier et l'ombre de Baudelaire, il faut conserver des maisons qui n'ont de valeur qu'en fonction de leur ensemble. Le décor qu'il prolonge, un rêve que Paris dispense au monde, nous voulons le protéger à l'égal de nos monuments. »

// **Nous pouvons donc rendre hommage à Malraux** d'avoir institué, grâce aux plumes d'Henri de Segogne, conseiller d'État et de Michel Debré, premier ministre (rédacteurs de cette loi du 4 août 1962), les plans de sauvegarde et de mise en valeur, prolongés en 1983 par les ZPPAUP. Enfin, Malraux concluait son discours au Parlement en ces termes : « Le siècle des machines est le premier qui ait retrouvé tout le passé des hommes. Dans notre civilisation, l'avenir ne s'oppose pas au passé : il le ressuscite. » ■

## IV.2. ----- La qualité résidentielle ----- ----- dans la réglementation ----- des secteurs protégés -----///-----

-----///----- PHILIPPE CIEREN

----- Adjoint à la sous-direction des monuments historiques et des espaces protégés au -----  
----- ministère de la Culture et de la Communication, architecte-urbaniste de l'état en chef -----  
=====

// **Roland Castro, que vous venez de citer Monsieur Chauffert-Yvart**, a également affirmé que les deux plaies des architectes étaient d'une part les ABF et d'autre part les PLU. Aujourd'hui, la réglementation des espaces protégés est répartie entre deux ministères : le ministère de la Culture et le ministère de l'Environnement. Ainsi, il y a d'un côté les secteurs sauvegardés et les ZPPAUP et, de l'autre côté, les sites inscrits. On peut se poser la question de cette répartition, qui assure avec certitude la discontinuité administrative dans la gestion du territoire. Ces règles sont porteuses des concepts de préservation et de mise en valeur issus de leur histoire. D'une manière générale, nul ne remet en cause ces règles ; néanmoins, elles sont souvent discutées. En effet, si du point de vue de l'intérêt général, tout le monde s'accorde sur la règle, la situation diffère si l'on se place du point de vue de l'intérêt particulier : c'est le syndrome bien connu du NIMBY (*Not in my back yard*).

// **Les règles définissent le bien et le mal dans les espaces protégés** ainsi que des contraintes, celles-ci s'appliquant aussi à l'intérêt particulier. C'est l'assemblage de ces contraintes qui

fabrique un intérêt général dont tout le monde profite ; c'est pourquoi il est important de le préserver. Dans le domaine des espaces protégés, l'architecte des Bâtiments de France représente le vecteur de cette dialectique. Les thèmes abordés attestent du questionnement autour de l'élargissement nécessaire de notre champ d'investigation quotidien : les espaces protégés. Aujourd'hui, il est évident que la qualité résidentielle ne saurait se résumer à la qualité architecturale. Si beau soit-il, un secteur sauvegardé qui n'est pas habité est un échec ; de même, si l'habitat est indigne, la qualité résidentielle est impossible. Au quotidien, ce travail sur la qualité résidentielle doit associer, au-delà des questions d'architecture et d'urbanisme, les questions de logement, de transport, d'accessibilité et de relations humaines : ainsi, la qualité résidentielle dépend aussi des rapports de voisinage. Il s'agit donc d'une chaîne continue.

// **En ce qui concerne la réglementation des secteurs protégés**, il me semble que vous attendez de ma part une réponse à la question : « la règle peut-elle produire de la qualité résidentielle, du moins au niveau de l'architecture



de l'urbanisme ? ». Je crains de vous décevoir : pour moi, la réponse est non. Toutefois, si la règle n'apporte pas de réponse sur la qualité résidentielle, elle apportera des réponses sur les conditions dans lesquelles la qualité peut exister. La qualité existera si tous les acteurs en jeu veulent bien s'inscrire dans le cadre de cette règle. En somme, il s'agit d'une question philosophique, qui associe deux mots – qualité et règle – totalement conflictuels ; d'ailleurs, on pourrait les remplacer par les termes « appréciation » et « norme ». Or il s'agit bien de deux mondes différents. Malgré tout, nous avons besoin d'une référence commune : l'écriture de cette règle devient alors nécessaire pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés.

// **Finalement, depuis un an**, ce débat s'est cristallisé autour de l'avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France en ZPPAUP. Les élus se sont ainsi posé cette question : « puisqu'il existe un règlement, pourquoi faut-il l'accord d'un spécialiste ? Il suffit d'appliquer une règle ». Cette question a conduit à la suppression de l'avis conforme, en application depuis le 3 août. Néanmoins, toute règle nécessite un arbitre ; et cet arbitre, c'est évidemment l'architecte des Bâtiments de France. Sur ce point, un problème demeure : l'arbitre ne dispose peut-être pas suffisamment de règles pour faire appliquer la règle. En effet, l'avis de l'homme seul ou l'application de la règle seule sont tous deux porteurs d'arbitraire – et d'une certaine façon, porteurs de la dictature. C'est pourquoi, il convient de trouver un juste milieu en couplant la règle et le médiateur. À cela il faut ajouter le dialogue, la pédagogie et une possibilité raisonnable de recours sur le fond. C'est précisément l'objet des débats animés par la commission créée à l'initiative du ministre de la Culture pour créer, gérer

et évaluer les espaces protégés. Les conclusions de cette commission ne sont pas encore connues : elles seront amendées dans le cadre de la loi Grenelle-2.

// **Ainsi, on ne peut pas dire que tout va mal**. Chaque année, les architectes des Bâtiments de France émettent 40 000 avis en ZPPAUP. Le nombre de recours devant les commissions régionales et le tribunal administratif s'avère très faible (une cinquantaine en huit ans, dont quatre ou cinq en ZPPAUP). Autrement dit, les problèmes se cristallisent autour de quelques dossiers sensibles.

// **Enfin, il me semble important de mettre en jeu la décentralisation**. Depuis environ trente ans, les maires ont une compétence en matière d'urbanisme et les collectivités disposent d'une certaine maturité quant à la gestion de leurs villes. Dans ce contexte, l'ancien dispositif n'est peut-être plus valable aujourd'hui : la demande sociale a évolué, les enjeux se sont complexifiés. Ainsi, les projets posent non seulement des questions en termes d'architecture, mais aussi en termes économiques, en termes d'accessibilité. Nos règles se révèlent peut-être inadaptées pour intégrer tous ces éléments. La commission mise en place par le ministère de la Culture sera précisément l'occasion de travailler sur la question des ZPPAUP. En tout état de cause, je pense que ce n'est pas sur le fond que l'on pourra inventer une règle. Ce n'est pas la matière qui manque pour conduire des études scientifiques (il existe 650 ZPPAUP et 100 secteurs sauvegardés). Les règlements sont nombreux mais au regard des multiples variables existantes, il s'avère difficile voire impossible d'établir des typologies et d'en tirer une conclusion générale. À l'instar de la théorie du chaos en mathématiques, la modification minime d'une seule

variable suffit pour bouleverser l'ensemble des résultats. Au bout du compte, on s'aperçoit que l'élément catalyseur qui fait fonctionner une ZPPAUP, c'est la volonté collective ; celle-ci étant principalement incarnée par les élus. En effet, le chef d'orchestre n'est pas l'État mais le maire : c'est le maire qui représente ses citoyens et qui défend un projet d'aménagement collectif. Néanmoins, il n'est pas toujours en cause quand le dispositif ne fonctionne pas car les contextes sont parfois difficiles. Par exemple, dans la magnifique ville de Laon (80 monuments historiques, un secteur sauvegardé), il est impossible de mener à bien la démarche, même avec la meilleure volonté du monde, en raison du contexte économique.

// **En conclusion, nous ne proposerons pas de nouvelles règles sur le fond** : celles-ci se révèlent inefficaces sur des questions techniques telles que les ravalements ou la pose de velux. En revanche, je suis persuadé qu'il est possible de mettre en œuvre des règles sur la forme. Nous devons réussir à rationaliser l'écriture du cadre réglementaire pour améliorer leur lisibilité et rendre possible l'application des règles. Par ailleurs, il faut rappeler qu'une règle doit faire référence à des objectifs sous peine de ne pas fonctionner ou de redevenir arbitraire. C'est pourquoi il est indispensable qu'une règle s'appuie sur un projet, qu'il appartient aux élus de construire. Enfin, le dialogue à tous les niveaux me semble essentiel : le dialogue en amont, le dialogue pendant le projet et le dialogue après le projet. Les avis sur les règles sont trop souvent considérés comme des couperets parce qu'ils ne sont pas suffisamment motivés en raison d'un manque de pédagogie : sur ce point, je ne jette pas la pierre aux architectes des Bâtiments de France, qui sont généralement surchargés de travail et qui manquent de temps pour le faire.

Il convient de mettre en place des dispositifs d'évaluation de ces règles plus accessibles que ceux qui existent aujourd'hui. En définitive, la règle ne doit plus être une contrainte mais une référence.

// **Selon moi, la réforme de l'administration territoriale de l'État constitue une grande chance pour ce système** quant à la compréhension et à l'amélioration de la règle. Bénéficiant de la stratégie régionale du ministère de la Culture, les architectes des Bâtiments de France vont pouvoir mettre en commun leurs pensées et leur travail : leur voix sera davantage reconnue comme porteuse de la parole de l'État et non pas de sa propre parole. Quand les astronautes ont réparé *Hubble*, ils ont dû s'appuyer sur les protocoles pour inventer une solution sur place. ■



## IV.3. ----- À la recherche de la qualité ----- dans le bâti patrimonial, ----- dialogue avec la norme -----///-----

ISABELLE JOLY • Architecte du patrimoine -----

MARC SIMONNEAU • Bureau de contrôle ANCO -----

// **Aujourd'hui, la qualité résidentielle est à la fois subjective et objective. Les normes de qualité sont transcrites dans les règles de construction et concernent notamment le confort, la sécurité et l'accessibilité.** Comme nous l'avons vu, les opérations s'inscrivent dans un dialogue programmatique avec les opérateurs et les villes et, au niveau du chantier, avec les bureaux d'études, les bureaux de contrôle et les entreprises. La qualité de tous fait la qualité du projet : la valorisation d'un immeuble, d'un îlot, la modernisation des logements et l'intégration des éléments de confort, qui sont différents de ceux des années 50 et qui seront encore différents dans les années à venir. Les normes sont de plus en plus nombreuses et de plus en plus évolutives. Cette grande diversité réglementaire s'applique sur différents points techniques : leur mise en œuvre semble parfois un véritable casse-tête et leur application fait l'objet de discussions. Ces normes de construction sont applicables à tous les bâtiments.

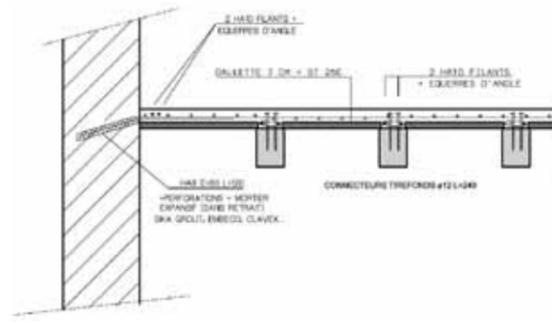
**Nous vous proposons d'aborder plusieurs cas concrets :**

- le renforcement de structures anciennes ;
- le désenfumage d'escaliers protégés pour l'évacuation de bâtiments collectifs ;
- le remplacement de garde-corps anciens ;
- l'accessibilité dans les bâtiments collectifs.

### Le renforcement des structures

+++++  
**Doc. 1** : dans cet exemple, l'opération, consistant à améliorer l'isolation phonique et thermique, se doit de préserver l'esthétique du plancher en sous face (plafond à la française). Pour renforcer cette structure, nous faisons appel à la technique du plancher connecté, qui est approprié quand la sous-face est remarquable et mérite d'être conservée. Lorsque les planchers sont de bonne qualité en surface, l'opération de complément de confort intervient au niveau de la structure en sous face.

+++++



1 Plafond à la française © Isabelle Joly // Plancher connecté mixte bois-béton © Marc Simonneau // Traitement d'un plancher sous-dimensionné : connecteurs et béton armé © Marc Simonneau

**Le désenfumage d'escaliers protégés**

Les escaliers des bâtiments collectifs dans les centres anciens doivent également être aménagés pour répondre aux exigences réglementaires en matière de sécurité incendie, fixées par une circulaire. Celle-ci concerne surtout l'évacuation des occupants. En ce sens, la circulaire préconise de ne pas diminuer le niveau de sécurité et de mettre en œuvre des dispositions minimales en fonction du nombre d'étages pour la desserte du logement. Il est évident qu'un bâtiment bien desservi sera facilement accessible aux services de secours et ne nécessitera pas des aménagements draconiens pour assurer l'évacuation. Ainsi, sur les bâtiments comportant plus de deux étages, nous devons mettre en place un escalier transformé ou un escalier neuf. La ville de Bayonne a identifié dans son secteur sauvegardé les voies qui pouvaient poser des problèmes d'accessibilité aux secours. Ainsi, elle s'assurera que tout projet de chantier prévoit la mise en place d'un escalier protégé pour l'évacuation des occupants.



Rue des Prébendés - Bayonne © Isabelle Joly

+++++

**Doc. 2** : cette opération, réalisée entre 1999 et 2000, concerne dix logements. Le dernier étage a été aménagé en duplex pour permettre l'évacuation en cas d'incendie (le plancher bas du dernier logement ne doit pas être situé à plus de 8 m de hauteur).

Cet aménagement maintient ainsi le niveau de sécurité existant et permet de préserver le patrimoine, puisqu'il évite de construire un escalier neuf.

Le désenfumage des escaliers s'avère parfois inadapté dans les bâtiments anciens ; on peut procéder au désenfumage par une ouverture de 1 m<sup>2</sup> au dessus de 1,80 m du dernier palier desservi ou par une ventilation permanente de 1 m<sup>2</sup> (cette solution présente des inconvénients dans les zones froides).

+++++



2 Exemple de duplex : les derniers niveaux sont aménagés en duplex lorsque la hauteur du dernier niveau est trop importante. Immeuble 18, rue vieille boucherie - Bayonne © Isabelle Joly

sommaire



Immeuble 39, rue Pannecau - Bayonne. Cet exemple montre une cage d'escalier couverte par une verrière légèrement surélevée, laquelle assure une ventilation permanente. © Isabelle Joly



3 Cage d'escalier ventilée par des persiennes (VH) © Isabelle Joly

Il est important de bien connaître les normes et de travailler en bonne intelligence avec un bureau de contrôle. En effet, maîtriser une règle, c'est surtout connaître son esprit et ses objectifs pour l'appliquer de la manière la plus intelligente possible. Evidemment, nous cherchons toujours les latitudes de la norme, les dérogations possibles et surtout, avec tous les acteurs de la construction, les astuces d'adaptation pour le bâti ancien.



4 © Cedric Pasquini



5 Immeuble 33, rue Victor Hugo - Bayonne © Isabelle Joly

+++++

**Doc. 3** : les cages d'escalier de cet immeuble présentent une ventilation permanente entre l'entrée sur la rue (ventilation basse) et l'exutoire en partie haute (verrière pour la ventilation haute). Cet immeuble a été restauré après avoir été détruit par un incendie. Nous avons asservi un châssis en partie haute pour créer l'ouverture réglementaire d'1 m<sup>2</sup>. Cette dernière est située à 1,80 m du dernier niveau accessible.

**Doc. 4** : dans cet hôtel particulier datant du XVIII<sup>e</sup> siècle, restauré en 1972 pour accueillir des bureaux de banque, la cage d'escalier a été aménagée là encore suivant le principe du châssis mécanisé.

**Doc. 5** : exemple d'un système de ventilation permanente grâce à une verrière surélevée qui couvre la cage d'escalier. La ventilation permanente permet également de ventiler les anciens compteurs à gaz s'ils ne sont pas modifiés par les travaux. Un autre dispositif consiste à aménager des persiennes en périphérie de la verrière pour assurer la ventilation.

+++++

**Les garde-corps**

Les garde-corps mis en place doivent être conformes à la norme NF P01-012. Il faut savoir que ces règles s'appliquent aux logements mais ne s'appliquent pas aux monuments historiques ni aux sites classés. En matière de remplacement des garde-corps, la circulaire évoquée précédemment préconise l'application de la norme ou le remplacement à l'iden-



6 Balconnet avec élément bas persienné, immeuble 25, rue Bourgneuf - Bayonne © Isabelle Joly

tique. Une barre d'appui doit être fixée à 1 m du sol pour un balcon et à une hauteur de 0,90 m pour une fenêtre.

+++++  
**Doc. 6** : ici il s'agit d'un autre dispositif, avec un appui précaire inférieur à 45 cm sur un balcon : le garde-corps représente un complètement discret, invisible depuis la rue. Par ailleurs, nous avons mis en place des persiennes en partie basse, qui éliminent le phénomène de l'appui précaire et permettent une occultation complète de l'immeuble.

**Doc. 7** : ici une petite barre a été ajoutée pour assurer le mètre réglementaire sur les paliers de repos. Ailleurs, nous avons aménagé une passerelle neuve pour desservir les logements. Ainsi, la règle ne s'applique pas sur l'élément ancien mais s'applique sur l'élément nouveau (1 m de haut pour tout élément neuf). Pour ce dispositif, nous avons travaillé avec le charpentier.

+++++

#### L'accessibilité handicapés

**En ce qui concerne l'accessibilité aux personnes handicapées, le bureau de contrôle s'appuie principalement sur un texte de loi paru en 2006. Trois articles visent les travaux d'intérieur dans les bâtiments anciens** : les travaux ne doivent pas diminuer le niveau d'accessibilité existant. En cas de création de surfaces et de volumes nouveaux, il convient d'appliquer les deux articles relatifs aux bâtiments neufs (parties communes et logements), ainsi qu'un article relatif à l'amélioration de l'ascenseur. L'article 118-9 mentionne l'obligation d'effectuer des travaux dans la partie commune si le coût hors taxes des travaux dépasse 80 % du coût du bâtiment ; à l'issue de ces travaux, il faut fournir une attestation d'accessibilité valant les 200 points de la réglementation.



7 Au niveau des escaliers, la circulaire préconise là encore l'application des normes ou le respect d'une hauteur minimale de 0,90 m en rampant, 90 cm sont nécessaires - sur palier, le mètre doit être assuré © Isabelle Joly



Il demeure néanmoins possible de demander une dérogation pour l'un des motifs suivants :

- une impossibilité technique : dans ce cas, il revient à l'architecte du projet de constituer un dossier ;
- la sauvegarde du patrimoine : le préfet instruira la dérogation s'il possède un document de l'architecte des Bâtiments de France. Messieurs les architectes des Bâtiments de France, il faut donc que vous nous aidiez au travers d'un document détaillé.



Traitement de l'accessibilité dans les bâtiments anciens © Isabelle Joly

L'arrêté du 26 février 2007 a fixé le coût du bâtiment en fonction de sa surface habitable, ré-ajustable en fonction de l'indice du coût de construction. En 2009, le coût du bâtiment s'élève à 1 472 euros HT le m<sup>2</sup>. Enfin, il faut rappeler que le site du ministère contient une mine d'informations sur les contraintes en termes d'accessibilité.

Par ailleurs, un arrêté en date du 3 mai 2007 fixe des contraintes thermiques en cas de travaux réalisés dans les logements, notamment en termes de performance d'isolation. Par exemple, la fenêtre en simple vitrage n'est plus autorisée même avec la pose d'un volet pour améliorer la résistance de la paroi. Au regard de cette obligation, Jacky Cruchon de la mairie de Bayonne a mis en place un groupe de travail pour travailler sur une menuiserie esthétique et acceptable dans les secteurs sauvegardés : la technique consistant à coller le double vitrage est en cours de validation afin qu'elle soit reconnue par les assurances.

En conclusion, les normes ont évolué et continuent d'évoluer et le bâti devra s'adapter à ces nouvelles normes. ■

## IV.4. ----- Habitabilité, ----- insalubrité du bâti patrimonial agir en interrogeant la règle -----///-----

MICHEL POLGE • Directeur du Pôle national de lutte contre l'habitat indigne

// Je vais vous parler de la valeur d'usage de l'habitat en lien avec la valeur patrimoniale. Tout d'abord, l'habitat a été massivement réhabilité en France depuis 35 ans. Dans les années 70, la France comptait l'un des parcs de logements le plus dégradé de toute l'Europe ; aujourd'hui, la France se situe parmi les "moyens-bons" en termes de qualité de l'habitat. Les réhabilitations ont permis de remettre en bon ou en très bon état 80 à 85 % du parc, ce qui est déjà considérable. Cette situation est due à un certain nombre de facteurs, en particulier l'investissement privé et les politiques publiques, lesquelles ont joué un rôle à trois niveaux. D'abord, l'Agence nationale de l'habitat, créée en 1971, a étendu son action et joue un rôle significatif en la matière ; ensuite, les Opérations programmées de l'amélioration de l'habitat (OPAH), montées en 1977, constitue l'une des procédures les plus résistantes dans ce pays : environ 600 OPAH sont en cours en France. Cet outil de base fonctionne bien ; enfin, la TVA à 5,5 % pour les réhabilitations a permis à la fois de lutter contre le travail au noir et d'inciter à la réhabilitation. En définitive, ces outils existent et fonctionnent si bien que, depuis de nombreuses années, l'activité du secteur du bâtiment a majoritairement trait à la réhabilitation.

// Néanmoins, l'habitat indigne subsiste. Qu'est-ce que l'habitat indigne ? En mars 2009, la loi a défini l'habitat indigne comme un « habitat dangereux pour la santé ou la sécurité des occupants ». Autrement dit, il n'est pas question de « logements inconfortables » tels que définis par l'INSEE – un logement dépourvu de salle d'eau, de toilettes ou de chauffage central correct, mais de logements dangereux. On estime aujourd'hui à 600 000 le nombre de logements dangereux, dits "indignes" (la formule relève de l'euphémisme) en France métropolitaine : il s'agit de logements occupés relevant du parc privé. Les logements vacants, potentiellement sous arrêté de police, ne sont pas comptabilisés. Très clairement, aucun d'entre nous ne passerait une nuit dans ce type de logement sauf à y être contraint. Les outils incitatifs ne suffisent pas à régler ce problème.

// Ces 600 000 logements sont pour moitié occupés par leur propriétaire et pour l'autre moitié occupés par des locataires du parc privé. Pour information, la France compte 27 millions de résidences principales. On estime à 1,4 million le nombre de personnes vivant dans des taudis. Dans le monde rural, ce sont plutôt de propriétaires occupants alors que dans le monde urbain, il s'agit plutôt de locataires privés. En volume, le phénomène apparaît

sommaire

comme un phénomène urbain tandis qu'en pourcentage, il s'apparente plutôt à un phénomène rural. Autrement dit, les gros stocks de logements dégradés se situent dans les villes mais le pourcentage des logements indignes par rapport à la totalité des logements de la commune augmente en zone rurale. Le Pôle a précisément pour rôle de développer l'action départementale pour lutter contre ce phénomène. Le premier ministre a inscrit plusieurs fois la lutte contre l'habitat indigne comme un enjeu majeur du gouvernement.

// Comme nous l'avons dit, l'habitat indigne désigne un habitat dangereux pour la santé et la sécurité. Contrairement à la morbidité liée aux accidents de la route, que tout le monde connaît, la morbidité liée au logement est très peu connue. En France, on estime que 18 000 personnes meurent chaque année à la suite d'un accident de la vie civile, principalement du fait du logement : les incendies tuent 400 à 800 personnes par an ; 100 enfants se tuent chaque année en tombant d'une fenêtre ou d'un balcon, à défaut de garde-corps ; le gaz radon tue 2 000 à 4 000 personnes par an. À cela s'ajoutent les problèmes d'humidité qui peuvent causer des problèmes de santé, tels que l'asthme. Ainsi, le lien entre logement et santé est désormais bien connu.

// Où sont ces 600 000 logements ? Les logements construits avant 1948 représentent un tiers de l'ensemble du parc, soit 10 millions de logements. Ces logements se trouvent plutôt dans les centres anciens patrimoniaux ; c'est là que sont massivement concentrés les logements indignes. Ce parc ancien apparaît comme sous-équipé en termes de confort. Les logements construits entre 1948 et 1974 représentent également un tiers du parc : si ces logements sont globalement bien équipés, ils ont

néanmoins été construits dans l'urgence, ce qui pose d'autres problèmes. Sans condamner ce qui a été reconstruit durant la période de l'après-guerre, qui devait faire face à un besoin massif de logements, il faut rappeler que les architectes de l'époque avaient pour mission de construire des logements qui devaient durer trente ans. De fait, ce parc pose plusieurs problèmes, en particulier en termes de performance énergétique. Enfin, le tiers restant qui concerne les logements construits après 1974 – date de la première réglementation thermique – s'avère globalement satisfaisant.

// Au vu de ces éléments, la lutte contre l'habitat indigne se concentre sur les villes de grande valeur patrimoniale. Je crois qu'il est possible de concilier la logique de performance des logements et la logique de conservation, même si ce n'est pas toujours évident. La réhabilitation de ces 600 000 logements passe nécessairement par le coercitif. Pourquoi ? Parce que ces logements ne constituent pas un parc résiduel mais un véritable marché : ce parc locatif s'avère extrêmement rentable et, logiquement, se développe. Par exemple, en Ile-de-France, les greniers et les caves se louent de plus en plus : récemment, dans le deuxième arrondissement, nous avons vu un logement de 2 m<sup>2</sup> loué pour 250 euros par mois ! Il s'agit d'un cas extrême ; mais malheureusement, nous voyons beaucoup de cas extrêmes. C'est pourquoi il convient de casser cette logique économique. Le plus gros marchand de sommeil à qui la justice a demandé des comptes récemment possède 1 000 logements, ce qui représente une recette mensuelle brute de 500 000 euros. Par ailleurs, il a d'autres activités et passe une partie de son temps en prison pour cette raison. Un autre marchand de sommeil s'est vu condamner, en première instance, à un an de prison ferme et à la confiscation de l'immeuble : il a fait appel de

la seule confiscation et non de l'emprisonnement. Cela démontre clairement la rentabilité de ce secteur. Par conséquent, la lutte contre l'habitat indigne passe nécessairement par le coercitif ou par la négociation.

// **J'aborderai maintenant la question patrimoniale.** L'exposé précédent a fait un point sur la qualité et les réponses possibles aux problématiques du bâtiment. Ce qu'on nomme la précarité énergétique à l'échelle du bâtiment se situe à la confluence des personnes les plus pauvres et des logements les moins performants. Un logement affichant une bonne performance énergétique consomme environ 50 kWh/m<sup>2</sup>/an ; une consommation de 150 kWh/m<sup>2</sup>/an est considérée comme satisfaisante. Les logements du parc indigne affichent des consommations de l'ordre de 500 à 800 kWh/m<sup>2</sup>/an : autrement dit, il s'agit de véritables passoires énergétiques. Le problème de la précarité énergétique est donc particulièrement prégnant. Or, la réponse à ce problème implique de traiter l'enveloppe du bâtiment, les façades et les ouvertures, et d'avoir éventuellement recours aux énergies renouvelables.

// **Je ne vais pas vous proposer d'isoler par l'extérieur tous les bâtiments** du secteur sauvegardé et m'exposer ainsi à votre réprobation ; mais au-delà de cette provocation, la question mérite d'être posée : dans certains cas, il est possible de procéder à cette isolation par l'extérieur. Ceci dit, nous nous dirigeons vraisemblablement vers une normalisation de la réhabilitation avec des exigences en termes de performance énergétique. La réglementation thermique de 2005 a déjà introduit la notion d' "élément par élément" pour la réhabilitation (nous l'avons vu avec la question du double vitrage) ; celle de 2010 introduira probablement une seule solution possible pour les logements neufs (le double flux par VMC

et le triple vitrage, comme cela se fait déjà dans d'autres pays européens). Je ne crois pas qu'il soit souhaitable d'y déroger au prétexte qu'il s'agit de secteurs protégés, étant donné que la France compte 36 000 monuments historiques, donc autant de périmètres, 100 secteurs sauvegardés, 500 ZPPAUP. Il convient donc de chercher la "solution compatible". Sur ce point, je rejoins les propos de l'intervenant de Bayonne. On ne pourra pas faire autrement. **La solution compatible reste un chantier à développer. Il s'agit d'une solution respectueuse de la question patrimoniale, respectueuse des nécessités d'habitabilité du parc de logements.**

// **Je voudrais également insister sur le Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés**, lancé par Madame Boutin. Je me réjouis de ce programme, puisque c'est la première fois qu'il est question d'urbanisme à grande échelle en termes de réhabilitation. Selon ce programme, la réhabilitation de certains quartiers ne peut passer que par le "recyclage" de certains îlots, autrement dit par la maîtrise foncière de la commune, par du curetage raisonné, par de la revente en état, sous contrats. La liste des communes retenues est connue depuis trois heures : le programme concerne 25 sites, dont une dizaine de secteurs sauvegardés. **Ainsi, ce programme pose le sujet de la compatibilité de la règle urbanistique avec les nécessités d'habitabilité. À méconnaître cette compatibilité, les secteurs sauvegardés resteront vides.** La lutte contre l'habitat indigne passe donc à une échelle supérieure, sachant que ce programme ne se substitue pas aux OPAH-RU et autres procédures mais les complète. Pour conclure, je citerai l'économiste Karl Bucher. À la question « faut-il être optimiste ? », celui-ci a répondu : « les optimistes sont des imbéciles ; mais les pessimistes sont des lâches. Il faut choisir son camp ». ■



## IV.5. ----- Débat ----- //

### “ DE LA SALLE

L'intervention de Monsieur Polge laisse entendre que la réhabilitation comporte deux aspects : l'aspect patrimonial et l'aspect relevant de l'habitat indigne. Selon moi, une boîte à outils existe : les pouvoirs de police du maire, les ZPPAUP, les secteurs sauvegardés. L'action municipale utilise tous ces outils. Ainsi, quand vous affirmez que le PNRQAD constitue une nouvelle ère, je crois que beaucoup de personnes recyclent des immeubles depuis un certain temps, la seule différence étant qu'avec le PNRQAD, ce sont les collectivités qui encaissent les déficits fonciers pour cette opération. Il s'agit d'outils complémentaires. Quand j'ai commencé à travailler, n'ayant pas de DUP, je me suis servi des arrêtés d'insalubrité et de péril, qui sont toujours utilisés. C'est en multipliant les procédures à l'encontre des propriétaires indécents que l'on parviendra à viser toute la planète. Je conçois l'intervention en secteurs anciens comme la combinaison d'outils permanents, qu'ils relèvent du pouvoir de police ou de l'aspect patrimonial ; en ce domaine, tous les moyens sont bons.

### “ MICHEL POLGE

Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je n'ai pas dit que les deux logiques s'opposaient : j'ai dit qu'il fallait accentuer le dialogue entre ces deux logiques et entre les personnes qui portent ces deux logiques, développer l'articulation. Certaines expériences sont allées beaucoup plus loin, je pense à l'exemple de Dieppe. Je pense que nous tenons le même discours.

La liste des sites concernés par le programme a fait l'objet d'une conférence de presse ce matin ; je sais que de nombreuses communes candidates se trouvent dans la salle, mais ce n'est peut-être pas le lieu adéquat pour vous communiquer cette liste. Je peux vous dire que 25 sites ont été reçus, dont certains doivent revoir leur périmètre, et 15 sites ont droit au dispositif "Malraux" supplémentaire. En effet, le PNRQAD ouvre droit à des subventions spécifiques pour le recyclage d'un îlot, c'est-à-dire à la fiscalité dite "Malraux" pour la durée du programme (7 ans), cette disposition concernant les sites qui ne sont ni en ZPPAUP ni en secteur sauvegardé.

### “ DE LA SALLE

Je souhaite revenir sur l'intervention de Philippe Cieren. L'articulation que vous avez faite entre les règles et le modérateur, qui a besoin de règles pour appliquer les règles, me semble très intéressante. Cela met en évidence une lacune de base de notre ministère : l'absence de doctrine générale. Je pense qu'il est effectivement impossible de tirer des règles générales de l'ensemble des ZPPAUP et des secteurs sauvegardés, les dispositions urbaines étant incomparables entre une ville du nord et une ville du sud, par exemple. En revanche, nous pourrions peut-être essayer de travailler tous ensemble à la définition d'une doctrine générale ; quelle est la valeur patrimoniale que nous sommes censés défendre en tant qu'architectes des Bâtiments de France ? Comment pondérer, dans la balance, entre une habitabilité et la préservation du patrimoine ?

Où doit-on placer notre curseur d'intervention ? Ces questions relèvent davantage de la philosophie de la règle urbaine ou de la détermination de l'intérêt d'un élément patrimonial. Ainsi, je plaide vraiment pour la définition de doctrines, qui ne doivent pas être des règles très précises mais une forme de pondération : préférons-nous préserver un bâtiment qui s'effondre avec ses fenêtres du XVIII<sup>e</sup> siècle ou préférons-nous réhabiliter ce bâtiment, sachant que les reflets du double vitrage sont inesthétiques ?

#### “ PHILIPPE CIEREN

C'est à peu près ce que j'ai voulu exprimer. Il faut prendre en compte le rôle du terrain, qui détermine jusqu'où nous pouvons aller, avec la possibilité depuis janvier 2010 de bénéficier d'une stratégie régionale au travers d'un premier essai de mise en commun des pratiques régionales qui appuient l'action locale. Le rôle de l'administration centrale consiste précisément à nourrir cela avec une base de doctrine plus générale. Le système de réforme des Monuments historiques, qui est en place depuis 2000, continue d'avancer ; clairement, la réflexion sur les espaces protégés a déjà commencé. Il convient de trouver les bons équilibres. Et je trouve que les projets qui viennent d'être présentés seront également un formidable terrain d'expérimentation, puisque nous ferons travailler les services déconcentrés, concernés par le projet PNRQAD, sous la coordination d'une équipe projet au niveau national. Cela permettra de poser les bases de doctrine nécessaire pour trouver les bons équilibres entre les problèmes énergétiques, les problèmes d'habitats indignes et la question de la préservation du patrimoine.

#### “ DOMINIQUE MASSON

Je n'aime pas beaucoup le terme de “doctrine”, qui peut être à double tranchant ; il faudrait plutôt parler de fil conducteur ou de philosophie. Ceci dit, vous avez parfaitement raison : il faut revoir les choses de manière cohérente, collective et non pas individuelle, même si le plan local – comme le dit Philippe Cieren – demeure primordial. Aujourd'hui, le problème est que l'on vit sur de vieux règlements qui ne sont plus du tout adaptés tant dans leur formulation que dans leur philosophie même. C'est pourquoi, il y a un réel effort à faire aujourd'hui sur la formulation de la règle.

Récemment, j'ai travaillé avec Daniel Duché sur la modification du PSMV de Rennes : nous avons travaillé dans le cadre d'un règlement très normatif. Or on sait très bien qu'il n'est pas possible de tout jauger et de tout prévoir dès le départ ; il faut de la marge d'appréciation et de la marge d'interprétation – d'où l'existence des comités de suivi. Ainsi, nous avons travaillé sur la formulation de règles plus conditionnelles, plus génériques, qui pourraient constituer un appui à l'avis et à l'exercice de l'architecte des Bâtiments de France, dont le rôle consiste à interpréter au cas par cas des possibilités d'opérations au niveau du patrimoine. Par ailleurs, je crois que la culture commune tend à disparaître de nos espaces protégés ; nous en sommes partiellement responsables, étant donné que nous n'avons pas organisé de réunion sur le sujet depuis un certain temps. Mais au-delà de cette problématique, nous devons réellement nous préoccuper de la traduction des intentions dans les documents. Aujourd'hui, nous en sommes loin.



#### “ BRUNO CHAUFFERT-YVART

Il y a cinq ans, lorsque j'étais encore à l'Inspection générale, j'avais demandé à Francis Chassel s'il était possible de nous doter d'une doctrine relative aux espaces protégés. Il m'avait répondu : « si tu veux t'y mettre, vas-y... ». Pour les Monuments historiques, les choses sont à peu près claires – même si vous savez que la Charte de Venise est violée tous les matins, tous les midis et tous les soirs. Pour les espaces protégés, c'est beaucoup plus compliqué. Danielle Déal a souhaité, récemment, que nous mettions au point une doctrine et nous allons travailler sur ce sujet. Mais comme le disait tout à l'heure Isabelle Joly, il faudra connaître l'esprit de la doctrine pour l'appliquer avec le plus d'intelligence possible. C'est un beau projet, mais les cas de figures ne sont pas les mêmes que sur un monument : un monument, c'est quelque chose d'assez circonscrit ; un projet urbain – petit, moyen ou gros –, ce n'est pas la même chose.

#### “ PHILIPPE CIEREN

Selon moi, une telle chaîne comprend quatre composantes : l'intérêt général (collectivités, État) et l'intérêt particulier (propriétaires), relayés respectivement par l'architecte public (l'architecte des Bâtiments de France) et l'architecte libéral. Ce n'est pas tant une question de règles qu'une question de projet. Je le répète : en fixant des objectifs au projet, nous pourrions plus facilement travailler sur la règle. C'est pourquoi il est important que la culture de l'architecte – privé et public – se développe.

#### “ DE LA SALLE

Certes, mais nous n'avons pas toujours un architecte privé en face de nous.

#### “ PHILIPPE CIEREN

C'est pour cela que la réflexion sur les espaces protégés doit aussi intégrer une réflexion sur la formation des architectes et sur leur mode d'exercice.

#### “ DE LA SALLE

En termes de coût, quelle gymnastique peut nous permettre d'assurer le compromis pour faire appliquer ces nouvelles normes ?

#### “ MARC SIMONNEAU

Il ne s'agit pas vraiment d'une gymnastique. Il vous appartient de bien comprendre les règles pour les faire appliquer. La non application des règles peut s'avérer coûteuse. C'est pourquoi il convient de discuter avec le maître d'ouvrage et l'architecte afin d'identifier les exigences réglementaires minimales.

#### “ DE LA SALLE

Vraisemblablement, tous ces programmes et ces nouvelles normes vont entraîner des surcoûts. Actuellement, ces surcoûts sont-ils absorbables par les particuliers ?

#### “ MARC SIMONNEAU

Pour l'heure, les surcoûts liés à l'application de la réglementation qui sont annoncés concernent uniquement les bâtiments neufs ; personne ne s'est penché sur les surcoûts au niveau des bâtiments existants. ■

## V. TABLE RONDE : ACCOMPAGNER LES COLLECTIVITÉS DANS LEUR POLITIQUE ET LEUR PROJET ; LES OUTILS DU PROJET

### V.1. Introduction

JEAN ROUGER • Maire de Saintes, vice-président de l'ANVPAH & VSSP

// **Les quartiers anciens posent beaucoup de questions** : ils sont souvent habités par des populations paupérisées, ou déshabités. Les enjeux sont aussi bien sociaux que patrimoniaux. Les questions que nous nous poserons sont les suivantes : avec quelles politiques et quels outils l'État aide-t-il les collectivités à traiter les quartiers en difficulté, les centres anciens en déshérence, les logements insalubres, le recul des activités économiques ? Quelle articulation peut-on trouver entre ces outils ? ■



Hôpital Saint-Louis © Michel Garnier

sommaire

### V.2. La qualité du logement dans les centres anciens

CATHERINE BERGEAL

Sous-directrice de la qualité du cadre de vie, MEEDDM

// **La qualité d'un logement** dépend de ses caractéristiques propres (surface, isolation, équipements), mais aussi de son cadre de vie (calme, proximité des services, des commerces, des équipements). En outre, les coûts de l'énergie et des déplacements pour les ménages constituent un élément de plus en plus important dans la localisation, la planification et la programmation des logements, notamment des logements sociaux : cela ressort du débat sur l'étalement urbain et les coûts de l'énergie. Certains estiment qu'il faudrait travailler avec les organismes bancaires sur la solvabilité des ménages, ce qui résoudrait certaines difficultés auxquelles font face les populations implantées dans des zones extrêmement éloignées, difficiles à desservir. Or, un "droit" à la mobilité doit être aujourd'hui considéré.

// **Dans ce contexte, les atouts des centres anciens**, souvent bien desservis par les transports collectifs et équipés, sont évidents ; même si inadaptés ou mal adaptés à la voiture, ils ont souvent été délaissés pendant des décennies et se sont paupérisés. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, un programme ambitieux de reconquête des centres-villes en déclin a été décidé par la loi du 25 mars 2009 : le Programme national de requalification

des quartiers anciens dégradés (PNRQAD). Ce programme a été présenté hier en conseil des ministres par Benoist Apparu et va mobiliser 380 millions d'euros sur 3 ans, pour 40 projets retenus sur 87 candidats. Ce programme va concentrer des moyens exceptionnels et ciblés pour réhabiliter des logements privés, accroître l'offre de logements sociaux et de places d'hébergement, développer des services et des équipements, aménager les espaces publics.

// **Le dispositif fiscal "Malraux"**, permettant une réduction d'impôt pouvant aller jusqu'à 40 % du coût des travaux de réhabilitation, sera applicable dans ces quartiers. Il s'agit de promouvoir, à travers des opérations exemplaires, la reconquête des centres anciens. Si chaque quartier ou projet s'inscrit dans un contexte qui lui est propre et si cet effort de répondre à une situation sociale d'urgence est significatif, ce programme devrait participer au développement d'une ingénierie spécifique dont les membres de votre réseau sont des pionniers, puisqu'ils l'explorent depuis des années.

// **Tout le monde sait que l'exercice est particulièrement complexe et qu'il nécessite une conjugaison de talents exceptionnels et mobilisés dans la durée : la qualité est à ce prix.**

**Cette qualité requiert une maîtrise d'ouvrage éclairée et des maîtres d'œuvre compétents qui savent dialoguer, mais aussi des élus ambitieux pour leur ville, exigeants, courageux et "tenaces", car les logiques sectorielles sont puissantes et les problèmes à résoudre seront nombreux. Il faut également des professionnels talentueux (financiers, administratifs, techniques) et aptes au dialogue, pour aborder en équipes pluridisciplinaires, la complexité des solutions à trouver. Tout l'art consistera à bien conduire les projets. Il faudra de la méthode et il faudra savoir anticiper au mieux les principaux enjeux à considérer. Il faudra aussi du temps : or le temps de l'aménagement, le temps politique et le temps médiatique ne sont pas toujours faciles à concilier.**

// **Par ailleurs, je voudrais témoigner de quelques convictions**, tirées de mon expérience au service de la résolution de conflits plus apparents que réels, notamment entre aménagement et protection, entre patrimoine et modernité, entre nature et culture. Les solutions des uns pouvant devenir les problèmes des autres, nous sommes condamnés à dialoguer pour construire ensemble des projets. Parler patrimoine ou parler paysage est très important : en effet, cela permet d'aborder concrètement avec nos concitoyens nos futurs desseins et dessins de notre cadre de vie, de nos villes et quartiers, et plus largement de tous nos paysages naturels ou bâtis. Ce dialogue consiste à partager des valeurs, monter des projets ensemble, partager des objectifs et permettre de donner un sens concret au développement durable. Aujourd'hui, ce dialogue s'effectue dans un contexte de valeurs mondialisées qui conduisent à un vaste métissage culturel, qui doit cultiver les diversités. En attestent les objectifs de la récente Conven-

tion internationale sur la diversité culturelle, comme les principes fondamentaux de la Convention européenne des paysages et des politiques françaises en la matière. Il s'agit de reconnaître, révéler, défendre et valoriser la diversité de nos paysages ; et nous voyons combien cela est complexe.

// **En effet, cette approche est de plus en plus difficile à mettre en œuvre.** Notre société est marquée par une crise des connaissances. La sectorialisation et la complexité accrue tétanisent souvent les acteurs et conduisent à des replis stratégiques. Mais nous devons oser, car les actions menées en ce sens fonctionnent. En outre, nous n'avons pas vraiment le choix si nous voulons de la qualité et du "durable" en termes écologique, économique et social. Pour cela, et pour préserver nos ressources, rentabiliser nos équipements, nos investissements, nos déplacements, pour s'inscrire dans l'histoire et dans le temps, nous devons surtout savoir investir dans la conception. C'est l'un des messages forts que je voudrais vous faire passer aujourd'hui : **la conception est l'art de concilier et de répondre à des problèmes, non de s'en affranchir. Au regard des conséquences de certaines décisions d'aménagement, l'étude la plus chère est peut-être celle qui n'aura pas été faite !**

// **Ce constat n'est pas nouveau.** Il prend une importance accrue à l'heure où la démarche de développement durable conduit à exploiter au mieux nos ressources, les atouts et potentiels de notre environnement, dans le respect et à partir d'un héritage légué. La gestion économique, l'intégration des énergies grises, la prise en compte du "coût global"... : tout cela rend beaucoup plus évident l'intérêt des politiques patrimoniales que vous portez et leur évidente conciliation avec des objectifs environnemen-

sommaire

taux. En effet, patrimoine et écologie – comme nature et culture – ne sont pas opposés mais sont à concilier et je vous y invite sans modération.

// **Concrètement, pour « accompagner les collectivités dans leur politique et leur projet et offrir les outils nécessaires »,** thème de notre table ronde, les principes que je viens de rappeler trouvent leur traduction dans des processus ou des politiques actuellement promus par mon ministère, le MEEDDM, tels que :

• **Les circuits courts – économie de proximité – , la concertation à tous les échelons – méthode "Grenelle", Convention d'Aarhus,... – , la mise en place d'Agendas 21, réflexion globale et à moyen terme des problèmes, mais aussi la promotion des changements d'échelles, d'outils et de démarches intégrés.**

Je pense notamment aux évolutions envisagées dans la loi dite "Grenelle 2" en matière de planification pour mieux coordonner PLU (Plan local d'urbanisme) / PLH (Programme local d'urbanisme) / PDU (Plan de déplacement urbain), promouvoir les SCOT et les PLU intercommunaux, afin de lutter contre l'étalement urbain, mais également aux réformes et débats en cours en matière d'organisation et de gouvernance des territoires.

• **La promotion d'outils techniques et spécifiques liés à la connaissance et à la gestion des paysages** (Centre d'évolution du paysage CEP, atlas, inventaires, observatoire photographique des paysages OPP, système d'information sur la nature et les paysages SINP,...), la mise en place de réseaux de conseil et d'expertise (paysagistes et architectes) pour alerter et poser les bonnes questions sur la cohérence des projets, la qualité des espaces et des solutions envisagées, et enfin l'organisation de lieux d'échanges institutionnalisés (journées annuelles "paysages", clubs ou ateliers sur des

territoires de projets,...) pour faciliter des approches territoriales globales, promouvoir des projets et aider à la cohérence des actions publiques.

• Le soutien à l'organisation de réseaux professionnels et du travail en réseaux. Votre association et nos rencontres d'aujourd'hui en sont l'illustration.

// Dans ce contexte, l'actualité de ces politiques porte moins sur la nécessité de traiter les "problèmes" – par exemple de l'arrivée de nouveaux paysages de l'énergie (éoliennes et panneaux photovoltaïques), de l'isolation par l'extérieur, de l'isolation des bâtiments anciens – que sur la recherche de "solutions" cohérentes à trouver avec le talent de tous ! ■

## V.3. //----- Le rôle de la Caisse des dépôts -----//

**CLAUDETTE MONGE**

Direction développement territorial et réseaux, Caisse des dépôts -----

// Je suis responsable du pôle habitat privé, au sein du département politique de la ville et développement urbain, dont l'activité est essentiellement consacrée aux problématiques de renouvellement des quartiers d'habitat social.

**Pourquoi la Caisse des dépôts, financeur du logement social s'intéresse-t-elle au parc privé ? Parce qu'il s'agit d'un enjeu important : en effet, 80 % du parc de logements appartient à des propriétaires privés. Une part significative de ce parc se situe dans les quartiers anciens, il accueille des ménages pauvres, dans des conditions le plus souvent inconfortables voire indignes, c'est donc dans le cadre de ses missions d'intérêt général que la CDC aborde ce sujet complexe.**

// Cette complexité est liée au morcellement de la propriété, et à la diversité des acteurs, aux enjeux historiques et patrimoniaux. Il y a des enjeux importants sociaux, économiques, urbains et patrimoniaux qui doivent être conjugués pour une intervention durable.

// Ces quartiers témoignent des modes de vie passés, leur adaptation aux modes de vie actuels doit permettre de conserver la trace des transformations subies au cours des temps. Mais ces quartiers sont inscrits dans un projet urbain, ils sont dans la ville, c'est

pourquoi il est nécessaire de travailler sur la complémentarité notamment des marchés du logement, des fonctions (commerce, activités, services...), des transports au sein de la ville, voire de l'agglomération, complémentarités qui ne sont pas toujours prises en compte lors des interventions sur les quartiers d'habitat social.

// Comment redonner vie à ces centres-villes ?

Intervenir dans ces quartiers anciens, c'est améliorer et développer l'offre de logements, de services et de commerces ; c'est aussi offrir une alternative à l'habitat individuel de périphérie, contribuer à la maîtrise des extensions urbaines et, de fait, au développement durable de nos villes. C'est aussi pour la collectivité l'occasion d'introduire des exigences en matière de performance énergétique dans les projets de requalification des logements. Aujourd'hui, notre ambition est d'aider les collectivités à la définition d'un projet global pour la ville avant de l'aider dans la définition du projet pour le quartier, et ce, pour éviter de créer ou d'accroître les déséquilibres en matière de logements, de commerces, de services.

// La Caisse des dépôts se doit d'être sélective en ce qui concerne les territoires sur lesquels elle intervient, elle accompagne les territoires

sommaire

sur lesquels il existe des dispositifs contractualisés (OPAH-RU, Agence nationale de la rénovation urbaine (ANRU), Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD).

// Elle intervient sur ses fonds propres, en aide à l'élaboration de projets et aux expertises complexes, en tant qu'investisseur, en particulier dans le contexte d'un marché du logement tendu pour proposer une offre locative abordable pour des familles.

// Par ailleurs, la Caisse des dépôts peut intervenir sous forme de prêts, non plus sur ses fonds propres mais sur les fonds d'épargne. Depuis une vingtaine d'années en effet, elle met en place à la demande des collectivités territoriales des dispositifs de financement pour les propriétaires privés (occupants ou bailleurs). Son intervention s'est accentuée à partir de 2000 en accompagnement des politiques de l'Etat et des collectivités locales pour la requalification de l'habitat privé dans les quartiers anciens par le financement des équipements, des aménagements, des opérations de portage.

// En matière d'ingénierie, elle peut accompagner les collectivités territoriales dès l'amont du projet et jusqu'à sa mise en œuvre. Mais pour cela elle souhaite être associée à l'élaboration des cahiers des charges des études. Son appui se traduit par un co-financement à hauteur de 15 % du montant hors taxes des études, cet apport ne peut être supérieur au montant apportée par la collectivité locale et vient en complément du financement de l'Anah (Agence nationale de l'amélioration de l'habitat).

// Après le financement de l'étude, la Caisse des dépôts peut contribuer au financement du suivi de l'animation. Si des besoins d'études complémentaires nécessaires à la réalisation du projet apparaissent, la Caisse des dépôts peut prendre en charge jusqu'à 50 % de la dépense, sous réserve que cette étude ne se substitue pas à une étude qui aurait dû être réalisée dans la phase pré-opérationnelle.

// La qualification des acteurs est un point soulevé de façon récurrente. Aussi, depuis 2004, la Caisse des dépôts intervient au sein du Corum, club des opérations de renouvellement urbain majeures créé avec l'ANAH et un groupe d'opérateurs. Ce club est en train d'évoluer vers une forme associative et nous souhaitons mobiliser davantage les élus, en créant des ateliers leur permettant de développer leurs problématiques propres.

// En ce qui concerne le Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés PNRQAD dont les résultats ont été promulgués hier, les modalités d'intervention de la Caisse des dépôts seront discutées avec l'Anah et l'ANRU et les financements seront adaptés. ■

## V.4. ----- Les dispositifs opérationnels d'intervention sur le parc privé -----//-----

=====

**DIDIER BRAVACCINI • Chargé de mission des politiques de rénovation des quartiers anciens dégradés au SEPE, Agence nationale de l'habitat -----**

=====

// **Chargé de mission à l'Anah sur les politiques d'intervention dans les quartiers anciens dégradés**, j'assure notamment le suivi du PNRQAD avec l'analyse des 87 dossiers de candidature de septembre à aujourd'hui. Je vais d'abord vous rappeler le mode d'intervention de l'Anah sur le parc privé ; ensuite, nous verrons comment l'Anah participe aux questions que peut se poser une collectivité locale : comment construire sa politique de l'habitat ? Comment définir son projet sur son territoire ? Comment intervenir sur un quartier ancien ? Qu'est-ce que l'Anah apporte à la collectivité locale qui veut construire un projet ? Je parle volontairement d' "habitat", c'est-à-dire le logement et ce qui existe autour, puisque l'Anah intervient sur un projet de territoire et de quartier et non simplement à l'échelle de la cellule "logement".

### UNE ACTION INCITATIVE

**L'Anah traite avec des propriétaires privés :** l'objectif est de les convaincre de réaliser des travaux, que ce soit au titre de la sauvegarde du patrimoine, de l'adaptation au handicap, de la mise aux normes (électricité, énergie, sécurité) ou des économies d'énergie. Pour cela, son intervention s'appuie sur plusieurs outils incitatifs :

- les subventions octroyées aux propriétaires occupants en fonction des ressources et aux propriétaires bailleurs qui s'engagent en contrepartie à louer leur logement. Les taux de subvention varient selon les territoires et le niveau du loyer pratiqué. Ainsi, le propriétaire d'un logement à loyer maîtrisé sera davantage subventionné ;
- les subventions octroyées aux syndicats des immeubles en copropriété ;
- les aides complémentaires des collectivités locales, adaptées aux difficultés spécifiques d'une population ou à une typologie de travaux ;
- les offres de prêts et de fonds d'avance, pour permettre aux propriétaires de boucler leur plan de financement ;
- les incitations fiscales, notamment la loi Malraux.

Par ailleurs, l'Anah finance la mise en place d'un opérateur chargé d'informer les propriétaires et de leur apporter une assistance administrative et technique pour la réalisation des travaux ou pour l'accompagnement social des occupants.

L'action de l'agence passe essentiellement par des programmes opérationnels portés par les

sommaire

collectivités locales, qui sont toujours maîtres d'ouvrages : les OPAH (qui interviennent essentiellement sur des projets de quartier ou de territoire), les OPAH-RU, les Programmes d'intérêt général (PIG) essentiellement portés par les départements sur des projets avec une entrée sociale ou technique : accessibilité, loyer maîtrisé). Au-delà de ces opérations programmées, l'intervention de l'Agence sur le diffus reste moins prioritaire.

### UNE ACTION COERCITIVE

Cependant, les seules actions incitatives ne suffisent pas, notamment dans les quartiers anciens. Après des années de politiques publiques d'intervention sur l'habitat, certains points durs demeurent et doivent être traités. C'est pourquoi un mode d'action coercitif s'avère nécessaire pour accompagner les démarches incitatives mises en place.

**Là encore, la collectivité locale est au centre du dispositif.** Sur la plupart des sites, il a suffi de quelques arrêtés d'insalubrité pour inciter les propriétaires à procéder aux travaux ou "montrer" l'exemple. En revanche, en matière d'opérations de restauration immobilière (ORI), il convient d'aller plus loin dans la maîtrise des travaux en engageant des restructurations pérennes et de qualité : c'est précisément l'enjeu du financement apporté par le PNRQAD via l'ANRU, en soutien à la collectivité locale. Enfin, l'Anah intervient désormais au niveau du traitement des opérations de résorption de l'habitat insalubre (ORHI), qui concernent les immeubles insalubres irrémédiables : ces opérations n'impliquent pas toujours une démolition, mais à tout le moins une restructuration lourde. En la matière, plusieurs décrets devraient très prochainement permettre à l'Anah de financer le déficit de ces

opérations et le règlement de l'agence sera modifié au cours du premier semestre 2010.

### UN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

Les interventions sur le parc privé se révèlent souvent complexes, notamment en raison du grand nombre d'acteurs intervenant :

- les décideurs des travaux (propriétaires, occupants, investisseurs, marchands de sommeil), qui ont chacun leur propre logique ;
- les professionnels (syndics, gestionnaires) ;
- les décideurs des différents services (services habitat, services sociaux, services de l'urbanisme), que la collectivité locale doit coordonner ou mobiliser ;
- la complexité du bâti (morphologie, histoire, cadre juridique).

**Dans ce contexte, l'Anah peut apporter une aide aux collectivités locales à plusieurs niveaux.** Tout d'abord, l'agence cherche à développer des outils de connaissance du territoire : les DDE ont à leur disposition des CD-ROM indiquant les « habitats privés », de parcs potentiellement indignes, qui apportent un premier éclairage sur le bâti et la population. Ces éléments viennent compléter les outils d'information ou d'observation développés localement.

**Ensuite, l'Anah finance** à hauteur de 30 à 50 % les études préalables (qui permettent notamment à une collectivité de préciser le volet habitat privé du PLH ou de dégager les enjeux d'une délégation de compétences), les études d'évaluation et les études de faisabilité (à l'échelle d'un îlot, d'un quartier ou d'un territoire plus large).

Enfin, l'Anah publie un certain nombre de référentiels d'ingénierie : les référentiels *Précarité énergétique* et *Lutte contre l'habitat indigne* et le référentiel *Copropriété en difficulté* qui paraîtra en février ou mars 2010 ; deux ou trois autres référentiels (*Le PLH, L'étude pré-opérationnelle OPAH*) sont également en cours d'élaboration.

L'OPAH apparaît comme l'outil principal pour intervenir en quartier ancien, puisqu'elle offre un cadre opérationnel aux collectivités territoriales leur permettant de définir le projet pour un quartier, les actions complémentaires à mettre en œuvre, les synergies avec les commerces et les habitants et les actions coercitives. Ainsi, le projet s'inscrit dans une stratégie globale.

**L'ingénierie en termes d'habitat se traduit par :**

- les missions historiques de l'OPAH (accueil, visites, montage des dossiers de subvention, conseils sur les travaux) ;
- l'accompagnement social et sanitaire (de l'investisseur, de la personne handicapée) effectué par l'opérateur ;
- la conduite de projet, qui consistent à coordonner les différents services ou intervenants.

Ces missions d'ingénierie sont financées à hauteur de 50 % ce qui représente un budget de plus de 15 millions d'euros pour l'Anah. ■

sommaire

## V.5. --- Les fonctions des politiques de traitement des quartiers anciens --//----

----- FRANÇOIS-XAVIER LEURET • Délégué régional PACT-ARIM Aquitaine -----

// **L'opérateur que je suis depuis de nombreuses années** (je travaille dans le domaine des quartiers anciens depuis vingt-six ans) considère que la moitié des outils dont nous avons besoin pour le traitement des quartiers anciens n'ont pas encore été inventés. Les outils et produits dont nous disposons actuellement ont été conçus par les politiques des années 80. À l'aube de 2010, nous n'avons pas les outils nécessaires au traitement des quartiers anciens. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, nous n'en sommes plus au stade du remodelage des quartiers anciens, qui est un remodelage technique et patrimonial, mais nous sommes au stade d'un remodelage qui veut donner un sens à ce remodelage. Ce sens consiste à essayer de penser ou de repenser ce que la ville veut nous dire. Or la ville veut nous dire une seule chose : comment va-t-on vivre ensemble demain ? **On n'a pas encore trouvé toutes les clés du vivre ensemble demain. L'ensemble des tests et des outils que nous mettons en place dans le remodelage des quartiers anciens n'est-il pas, en fait, un test grandeur nature pour repenser totalement la ville de demain ?**

// **Repenser la ville de demain et traiter les quartiers anciens, c'est mettre en synergie cinq fonctions principales :**

• **La notion de patrimoine**

Aujourd'hui, n'a-t-on pas tendance à la "trop conservation" des quartiers anciens, ce qui pourrait être le préalable à une période de "trop démolition" ? Où se situe la bonne mesure de la conservation du patrimoine ? Quel patrimoine imagine-t-on visiter à Saintes dans cent ans ? L'Abbaye-aux-Dames, très certainement ; mais visitera-t-on l'ensemble du secteur sauvegardé ? Je ne sais pas.

• **La mise en sécurité**

Il est nécessaire de concevoir des villes non pas sécuritaires mais sécurisantes, c'est-à-dire des villes dont les immeubles ne tombent pas sur la chaussée. La sécurité consiste aussi à prendre en compte les risques d'incendie et les risques naturels et climatiques. L'historique du quartier ancien peut nous conduire à réfléchir à la façon dont la ville sera durable demain par rapport aux changements climatiques.

• **La qualité résidentielle**

Certains logements ne sont plus du tout adaptés aux usages actuels. La question du stationnement des vélos dans un logement collectif, est par exemple, problématique.

- **La durabilité fonctionnelle**

Quels matériaux écologiques, quelles énergies éco-responsables utilise-t-on ? J'ai appris récemment dans le magazine Ecologik que les panneaux photovoltaïques étaient remis en cause en raison de la toxicité de certains matériaux dont ils sont composés.

- **Les usages de la ville**

Je me suis rendu récemment dans le quartier Saint-Michel de Rennes : en journée, le quartier offre un décor très agréable ; le soir, il se transforme en abreuvoir à bières. Comment assurer la qualité résidentielle dans un quartier qui se transforme ainsi après 23 heures ? Dans ce contexte, le traitement des quartiers anciens dégradés consiste à définir un projet global. Les élus doivent cesser de nous demander de mettre en place des outils et des produits : nous avons besoin de travailler sur des projets. Dans de nombreuses villes, j'ai dû mettre en place une OPAH à la demande des maires, sans savoir pourquoi.

**Il convient aussi de déterminer ce que la ville peut mettre en place en termes de co-financement. On sait qu'aujourd'hui, les villes n'ont pas les moyens de requalifier seules l'ensemble de leurs quartiers. Dans ce contexte, comment va-t-on gérer des interfaces d'investissement public-privé et porter, à terme, le risque de l'opération ?**

// **Pour conclure**, je vous propose une grille de lecture opérationnelle. Pour renouveler un quartier, il faut associer trois éléments fondamentaux : le renouvellement de l'urbain, le renouvellement de l'immobilier et le renouvellement du social.

- **Le renouvellement de l'urbain**

Sur le plan du renouvellement de l'urbain, il faut penser l'investissement sur le court, le moyen et le long terme, en prévoir la maintenance et piloter le management. Penser l'investissement, c'est penser la dépense publique. Au niveau de la maintenance, il s'agit de prévoir une nécessaire diminution de la charge du fonctionnement public. En termes de management, il faut s'interroger sur le rôle donné à la sphère publique dans son ensemble (villes, métropoles, agences, régies).

- **Le renouvellement de l'immobilier**

Sur le plan du renouvellement de l'immobilier, il faut se demander : combien ? Où ? Qui va payer ? En termes de maintenance, il s'agit de gérer collectivement les biens et de limiter ainsi les coûts de la gestion. En termes de pilotage, il faut déterminer les modalités d'accompagnement et d'encadrement de la sphère privée pour réinvestir dans l'immobilier.

- **Le renouvellement du social**

Enfin, sur le plan du renouvellement du social, il faut se demander : pour qui ? A quel prix ? Quel rôle donner aux habitants et aux usagers ? Quels sont le suivi et l'accompagnement des politiques de peuplement ?

Si je prends l'exemple de la sécurité des biens et des personnes, le renouvellement urbain, en termes d'investissement, doit nécessairement penser à l'accessibilité par les pompiers, à des dispositifs de veille et de prévention des incen-

dies. Pour cela, il convient de confier aux pompiers les plans détaillés de l'existant et d'envisager une politique de travaux sur l'immeuble et sur le logement. En termes de maintenance, il faut traiter les encombrants et les poubelles qui sont souvent à l'origine des départs de feu, les stockages anciens de fioul ou de mazout situés sous les immeubles des années 50. En termes de pilotage, il s'agit d'anticiper les divisions en lots : les immeubles anciens ont fait l'objet d'une transformation de monopropriétés en copropriétés dans lesquelles on trouve des "studettes" ; or la découpe en volumes des combles est génératrice de risques incendie. Piloter le management, c'est aussi mettre en place une chaîne de signalements pour les pompiers, une chaîne de traitement des périls et un travail sur la propreté au quotidien. Au niveau du renouvellement social et du peuplement, il convient de mener un travail d'éducation comportementale, de veille des débordements nocturnes, de prévention et de sécurité, etc. Dans le domaine de la sécurité des biens et des personnes, nous avons très peu d'outils de gestion de la ville et peu d'outils de gestion des quartiers anciens. Ainsi, près de 50 % des outils que nous devons utiliser demain restent à créer. ■

## V.6. Conclusion

BRUNO CHAUFFERT-YVART

IGAPA, ministère de la Culture et de la Communication

// **Le projet urbain est culturel ou il n'est pas. On nous dit qu'il existe peu d'outils pour les quartiers anciens. Or, nous sommes là pour témoigner du contraire. Ces outils existent : PSMV, ZPPAUP, PLU patrimoniaux. Nous aimerions qu'il existe aussi plus de SCOT patrimoniaux. J'insiste sur la qualité de la maîtrise d'ouvrage pour mettre en œuvre le projet urbain.**

// **Quels sont les objectifs à atteindre pour le projet urbain ?** Quels sont les outils employés et à quoi vont-ils servir ? La question de la protection et du développement se pose, en particulier à l'étranger : comment éviter la muséification des quartiers historiques et permettre leur développement harmonieux ?

// **Parmi les acteurs et les partenaires de ce projet urbain**, on peut citer le maire et ses services techniques en charge de l'aménagement, l'architecte des Bâtiments de France, le chargé d'études, le cabinet d'architectes, d'urbanistes ou de paysagistes, les maîtres d'ouvrage publics et privés. Dans *La Ville franchisée*<sup>1</sup>, David Mangin explique qu'actuellement, la plupart des grandes opérations d'urbanisme en France sont réalisées par des opérateurs privés. Or, dans les réseaux des villes et pays d'art et d'histoire, nous militons pour que la ville ne devienne pas une ville franchisée : c'est pourquoi il conviendrait d'étendre ce type de manifestation afin de convaincre les partisans de

la ville franchisée car aujourd'hui, nous prêchons des convaincus.

// **Le chapitre suivant abordera la nécessité de desservir les centres commerciaux avec des transports publics.** Dans le cadre des projets du Grand Paris que j'ai eu l'occasion d'examiner, l'architecte Yves Lion préconise justement de ne plus autoriser les centres commerciaux à s'implanter hors des nœuds de transports en commun très structurés. Le maire, à travers l'élaboration de son projet urbain, cherche aujourd'hui à élaborer un discours culturel. Les habitants ressentent dorénavant la proximité du patrimoine urbain comme un puissant ressort de l'harmonie des lieux, de la qualité du lien social et de la qualité de vie. Cette confrontation de l'habité et du culturel est particulièrement riche pour la définition d'un nouveau projet urbain.

// **La démarche consiste essentiellement** à retrouver l'esprit des lieux en échappant à la pensée mécaniste et fonctionnelle, au zonage pratiqué depuis l'Après-Guerre – et qui prend la forme catastrophique des espaces mono-fonctionnelles. L'élaboration du projet urbain doit être une introspection en profondeur, permettant de faire émerger l'inconscient du territoire de la ville. C'est sans doute aujourd'hui l'un des rares moments au cours duquel il est encore possible de réfléchir en commun sur le sens de la ville : d'où vient-elle ? Quelle est-

sommaire

elle ? Où va-t-elle ? Que veut-on qu'elle devienne ?

// **Au terme de la démarche d'élaboration**, en partenariat, du projet urbain, les élus reconnaissent différemment leur territoire, son histoire et la façon dont il s'est progressivement constitué et transformé au cours des siècles. Les différents lieux chargés par cette histoire et ces symboles ont ainsi été resacralisés et ont retrouvé leurs valeurs propres. Les élus ont également pu observer les règles d'évolution, celles qui ont bien fonctionné et celles qui sont allées à l'encontre des objectifs visés. Certains quartiers anciens qui leur paraissaient archaïques peuvent redevenir sources d'inspiration.

// **En période de forte croissance économique**, la consommation d'espace n'a pas posé de problème particulier. Ainsi, on a d'un côté safeguardé le passé de façon quasi muséale et de l'autre, laissé la ville s'étendre.

// **La démarche fonctionnelle possédait une grande force** : il fallait bien gérer la circulation, les flux, les hommes, comme une sorte de grande gare de triage. Or, la ville ancienne, c'est la ville d'avant : avant l'électricité, avant l'automobile, avant la télévision. La modernité ou la vraie ville était ailleurs. Si le principe de la ville qui évolue sans cesse est accepté, la transformation progressive des mentalités va alors s'inscrire doucement dans la durée et les phases suivantes, déjà plus techniques, seront d'autant mieux partagées. Les exemples à venir de Montpellier et de la Rochelle montrent que les municipalités ont pris le temps de valoriser leur centre ; le temps de la mandature n'est pas le temps du projet culturel et du patrimoine urbain : pour eux, s'impose l'échelle du long terme. ■

1. MANGIN (David), *La Ville franchisée*, Éditions La Villette.

## V.7. ----- Débat ----- //

### “ PHILIPPE CIEREN

Je souhaite alerter votre attention sur un élément : j'ai le sentiment que l'on enferme parfois l'architecte des Bâtiments de France dans une vision exclusivement patrimoniale. Or il est avant tout architecte et urbaniste de l'Etat ; son champ d'action n'est pas limité aux centres anciens : il lui est recommandé de faire part de ses connaissances et de ses conseils dans d'autres domaines. Le ministère de la Culture et de la Communication n'a de cesse de lutter contre cet enfermement qui aboutira, à terme, à la création de centres anciens de type "réserves indiennes", c'est-à-dire des centres exemplaires en termes de conservation mais autour desquels tout sera permis. Il convient de travailler sur l'ensemble de la ville et non pas uniquement sur les centres anciens, ce qui est très ancré dans la culture des architectes des Bâtiments de France.

### “ DOMINIQUE MASSON

Je voudrais poser quelques questions plus techniques à Monsieur Bravaccini. Naguère, les SDAP et l'Anah ont travaillé en coopération sur la question des espaces protégés. En effet, cette politique a abouti à la création des TIA (Travaux d'intérêt architectural), un processus de déplafonnement des taux normaux pour des questions de mise en valeur architecturale dans les espaces protégés. Dans quelle perspective nous situons-nous aujourd'hui en ce domaine ? Par ailleurs, vous avez évoqué l'établissement de référentiels techniques. Dans quelle me-

sure ces référentiels prennent-ils en compte le patrimoine ? Par exemple, les normes actuelles en matière d'efficacité énergétique tiennent peu compte des logements existants : elles sont plutôt adaptées aux logements neufs.

### “ DIDIER BRAVACCINI

Pour obtenir un financement de l'Anah, tout dossier en secteur sauvegardé est soumis à l'architecte des Bâtiments de France pour avis. Le déplafonnement TIA existe toujours mais il est accordé de manière moins systématique, en fonction du profil du propriétaire demandeur et de l'ensemble du projet. Ainsi, ce choix de l'opportunité TIA revient aux commissions d'amélioration de l'habitat ou aux collectivités locales délégataires, en délégation de compétence.

En ce qui concerne les référentiels techniques, ceux-ci portent surtout sur le contenu attendu des études pré-opérationnelles et des cahiers des charges des opérateurs, dans le cadre de la mise en œuvre d'un dispositif d'amélioration de l'habitat. Sur le volet purement technique, nous développons certains axes tels que le handicap ou la précarité énergétique en quartier ancien. Une étude est en cours sur les copropriétés des années 50-80, qui sont de véritables passoires thermiques. Mais il est vrai qu'en matière de quartiers anciens, nous devrions réaliser un retour d'expériences : par exemple, dans le cadre du PNRQAD, certaines collectivités locales ont expérimenté quelques réhabilitations. Aujourd'hui, l'Anah n'a émis aucune préconisation technique en ce domaine.

sommaire

### “ JACKY CRUCHON

Direction de l'urbanisme de Bayonne

En matière d'efficacité énergétique, l'Anah préconise de gagner deux classes énergétiques pour arriver en C ou en D. Or, ce bâti existant est généralement déjà classé D. Cette question ressort de la réflexion sur le lien entre le niveau d'efficacité demandé et le patrimoine qu'a développée Dominique Masson tout à l'heure. Les expérimentations sont en cours et il sera intéressant de les partager avec vous.

En ce qui concerne la sécurité incendie, il faut rappeler qu'à l'intérieur des immeubles, elle ne relève pas du pouvoir de police du maire : je ne sais pas si l'on doit s'en réjouir ou non. Quoi qu'il en soit, c'est un véritable obstacle. En outre, les mesures de sécurité peuvent conduire à des actions relevant du droit privé. Aussi, il convient de travailler au niveau national à cette adaptation du droit.

### “ MARYLISE ORTIZ

Directrice de l'ANVPAH & VSSP

Je voudrais rappeler que nous avons élaboré, avec la Caisse des dépôts et le CETE de l'Est, un cahier des charges, accompagné d'un guide méthodologique pour étudier les performances thermiques du bâti ancien, afin de trouver des solutions adaptées. Plusieurs villes se sont déjà emparées de ce cahier des charges. Il conviendra de réfléchir à ces solutions avec l'Anah et l'ensemble des partenaires.

### “ JEAN ROUGER

C'est une démarche simple : en appliquant au bâti ancien les normes du bâti contemporain, on détourne les usages et le comportement du bâti ancien, par exemple en habitant dans les combles.

### “ CATHERINE BERGEAL

Globalement, il faut vraiment se méfier des boucs émissaires (les ABF, les financiers, les banquiers, les normes) et des prises de positions publiques sur ces sujets. Aujourd'hui plus que jamais, il convient de veiller à ne pas complexifier la boîte à outils existante sous peine de rendre ces outils inexploitable. Par exemple, les images du projet "Paris 2010" montrent des boulevards pleins de verdure et d'éoliennes : or, ce ne sont pas les enjeux de la question énergétique. Il faut dire que les polémiques autour de ces sujets sont dangereuses : pendant ce temps, nous ne réglons pas les problèmes de nos concitoyens, de nos villes, de nos territoires. Il s'agit de défendre notre cadre de vie collectivement. Quand je vois la qualité de nombreuses réalisations en France, je reste optimiste.

### “ DE LA SALLE

Nous observons une inflation de textes réglementaires sur ces sujets. Le ministère de la Culture et de la Communication a ainsi recensé plus de 1 000 textes de référence administratifs. Dans le domaine du patrimoine, près de 900 normes sur le bâti, hors normes produits, ont été recensées. Certains affirment qu'il manque des outils : je pense qu'il faudrait plutôt en supprimer quelques uns. Par ailleurs, les études de cas présentés en colloque ressemblent davantage à la description des parcours du combattant auxquels s'apparentent les montages d'opérations, alors qu'elles devraient se focaliser sur le volet technique.

## “ FRANÇOIS-XAVIER LEURET

Quand j'affirme qu'il n'existe pas suffisamment d'outils, je ne parle pas d'outils normatifs mais d'outils permettant de mettre en œuvre une logique de projet partagé par tous. Vous avez dit tout à l'heure que le SDAP devait sortir des secteurs protégés pour aller porter la parole du patrimoine sur l'ensemble des quartiers de la ville : c'est bien ce que j'avais en tête quand j'ai affirmé que la requalification des quartiers anciens était une démarche fondamentale de redynamisation de la pensée urbaine et de la pensée architecturale. Mais lorsque je vais voir le SDAP en tant que chef de projet d'un dossier ANRU/logement social, le SDAP me dit qu'il n'en a rien à faire : c'est vraiment dommage. Ceci dit, vous avez raison quand vous affirmez qu'il faut diffuser la notion de patrimoine à l'ensemble de la ville. J'ai été très sensible au fait que la tour Eiffel figure dans les fiches techniques de la ZPPAUP de Saintes comme immeuble phare. Et si l'on repensait des immeubles modernes comme élément (bâtiment phare) patrimonial principal au cœur des quartiers anciens aujourd'hui, nous aurions peut-être une logique de réappropriation de la notion de patrimoine, à la fois dans les secteurs sauvegardés et dans l'ensemble de la ville. Cela me paraît fondamental.

## “ JEAN ROUGER

À l'issue de ce débat, nous sommes face à de nombreuses questions. Que va-t-on en faire ? En début de séance, deux situations concrètes nous ont été présentées. Soit nous arrivons à trouver des solutions malgré la masse de réglementations et d'outils existants, soit nous arrivons à trouver des solutions grâce à eux. La question reste posée et rejoint celle de la

reconnaissance de ce que sont nos centres anciens, de ce qu'est la ville, du fait d'avoir une vision large, de faire des choix. C'est ce que nous faisons tous : nous abandonnons des possibilités pour en choisir d'autres. Par exemple, si l'on replace la question dans le temps, nous voyons que le fantasme du tramway revient et que les transports doux s'adaptent à chaque possibilité technologique et financière et aux goûts de nos concitoyens. Il est donc indispensable de connaître nos contraintes, notre histoire mais aussi les règles – même si nous n'avons pas besoin de toutes les règles. Cela permet ainsi aux élus, qui doivent avoir des projets, de les porter sur une longue durée alors que leur mandat n'a pas du tout cette dimension. C'est pourquoi nous devons nous appuyer sur les échanges et les débats ; pour cela, il nous faut être armés et convaincus. ■

sommaire

# VI. QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT DU LOGEMENT

## VI.1. Introduction

JEAN ROUGER • Maire de Saintes, vice-président de l'ANVPAH & VSSP



### // Habiter en centre ancien plutôt qu'en périphérie : quelle attractivité, quelle difficulté ?

Les quartiers anciens constituent des espaces de vie au sein desquels les usages ont évolué, en termes d'habitat, d'architecture, de commerce, de services, et qu'il faut souvent revitaliser. Un centre-ville, c'est de l'habitat, du patrimoine, du commerce, des services. L'enjeu à développer pour que les quartiers anciens restent attractifs est abordé à travers deux questions déclinées dans des expériences de différentes villes et entreprises :

- circuits économiques et stratégies commerciales à l'échelle du territoire, état et vitalité du commerce de proximité, l'Office de commerce, un outil de redynamisation innovant ;
- mobilité et déplacement, stationnement résidentiel et modes de transport alternatifs : comment mettre en place des systèmes de transports urbains performants et à la portée de tous, qui permettent de créer du lien ? Quels choix urbanistiques adopter pour réduire les besoins de mobilité ? Comment rendre cohérentes et simultanément maîtrisables la politique de déplacements et la politique d'aménagement et d'urbanisme ? ■

## VI.2. -- État et vitalité du commerce de proximité : l'exemple de Bayonne

-----//----- SOPHIE CASTEL • Maire-adjointe au commerce de Bayonne  
-----



1 Extrait du PSMV de Bayonne © Ville de Bayonne

// **Après une présentation de la ville de Bayonne**, nous vous présenterons l'Office de commerce, une structure mise en place il y a plus de dix ans pour dynamiser et promouvoir le commerce dans la ville.

### REHABILITATION, RÉNOVATION ET PIÉTONISATION DU CENTRE ANCIEN DE BAYONNE

// **La ville de Bayonne compte un peu plus de 45 000 habitants.** Elle a connu l'une des plus importantes croissances démographiques en

France entre 1999 et 2006 (+ 13 %). Bayonne fait partie de la Communauté d'agglomération de Bayonne-Anglet-Biarritz. L'agglomération est située dans une zone de chalandise d'environ 350 000 habitants qui s'étend sur 45 kilomètres, du sud des Landes au nord du pays basque espagnol. Depuis une quinzaine d'années, la municipalité a mené une politique axée sur le développement économique et urbain, notamment au travers d'importants travaux de rénovation et de réhabilitation du centre ancien (toujours en cours).

Le centre ancien et commerçant s'étend sur un rayon de 300 mètres seulement.

Le plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé, dont le périmètre, comprend le Grand Bayonne et le Petit Bayonne, a été défini en 1975 et approuvé en 2007 (doc. 1). Ce périmètre de 80 hectares compte 43 hectares de glacis et de rivières et 40 hectares de bâti : les problématiques du bâti concernent l'hyperdensité, la vacance, l'insalubrité, la sauvegarde du patrimoine et la revitalisation du secteur.

// **Des travaux de rénovation ont été réalisés pour inciter les habitants à revenir dans le centre ancien.** Parallèlement, la piétonisation du centre ancien a pour but d'attirer les commerces et les consommateurs dans le secteur sauvegardé.

sommaire



2 La rue d'Espagne avant et après travaux © Ville de Bayonne

La piétonisation, initiée il y a quinze ans, a favorisé le retour et l'implantation de commerces dans le centre ancien, comme en témoignent ces photographies de la rue d'Espagne avant et après le dispositif. Depuis la piétonisation, en 2006, l'effectif commercial s'est enrichi de 21 nouveaux établissements : cette rue compte aujourd'hui 75 commerces. La piétonisation a entraîné une revalorisation des droits au bail et de la valeur locative des logements, avec une diminution des baux précaires et des locaux vacants. Aujourd'hui, Bayonne ne compte qu'environ 11 % de locaux vacants (doc. 2).

// **Pour accompagner la réduction de la circulation automobile dans le centre ancien**, la ville a fourni d'importants efforts en matière de stationnement. Ainsi, depuis les années 2000, 1 500 places de stationnement ont été créées en périphérie du centre-ville, à des tarifs relativement faibles : 800 places affichent ainsi un tarif de 1 euro la journée. De plus, la ville compte plus de 1 300 places de stationnement gratuites. Pour relier ces parcs de stationnement situés en périphérie, dans un rayon de 300 mètres, des navettes gratuites ont été mises en place en 2002 après une phase d'essai. Six navettes circulent en ville 6 jours sur 7, de 7h à 19h30, toutes les 6 à 10 minutes. En 2009, les navettes ont déjà transporté 800 000 passagers. Il s'agit de navettes électriques, en cohérence avec la politique de développement durable menée par la ville depuis plusieurs années. En outre, 130 vélos ré-



partis sur 11 parcs sont proposés en location gratuite sur présentation d'une carte d'identité ou sur abonnement.

// **Sur les 1 700 commerçants et artisans de Bayonne**, 800 sont situés en centre-ville et 200 au sein du secteur piéton ou semi-piéton. Le marché central des Halles, restauré en 1993 de manière plus conforme au modèle ancien, accueille 22 commerçants. Durant les dix dernières années, grâce à cette politique, le centre-ville est devenu plus attractif ainsi que les entrées de la ville. Par exemple, la FNAC a fait le choix de ne pas s'implanter dans le centre de Bayonne, n'ayant pas réussi à trouver une superficie suffisante, mais à une entrée de la ville (sur la D 810, ex N10) ; d'autres grandes enseignes telles que Darty ou Toys R Us ont également fait ce choix. Dans le cadre d'un grand projet de ville pour les années à venir, l'implantation d'un magasin Ikea est prévue en 2012 à l'entrée de l'autoroute reliant la ville à Pau ; cette zone s'étendra sur 80 000 m<sup>2</sup> et représentera 600 à 1 000 emplois. Dans cette perspective, la ville organisera des ateliers de concertation pour mettre en place des synergies entre les commerces du centre-ville et cette nouvelle implantation (notamment la mise en place de liaisons par des transports en commun).

### L'OFFICE DE COMMERCE (ODC) DE BAYONNE

// Mis en place il y a dix ans pour promouvoir le commerce et l'artisanat bayonnais, l'Office de commerce est le premier instrument de ce type à avoir vu le jour en France. Jusqu'en 1994, la municipalité n'avait pas réellement pris conscience de la dimension commerciale de la ville. En 1982, le centre ancien a été confronté à l'implantation d'un grand centre commercial appelé BAB 2, qui compte aujourd'hui 85 commerces sur une superficie au moins égale à celle du centre piétonnier de Bayonne : ce centre commercial attire plus de 6,5 millions de visiteurs par an et s'est encore étendu de 3 000 m<sup>2</sup> en 2009. Face à cette situation, il s'agissait non pas de faire de la résistance mais de trouver d'autres moyens pour inciter le commerçant et le chaland à venir dans le centre de Bayonne.

Par ailleurs, nous avons constaté une certaine incohérence et un manque de coordination entre les différents organismes et les éventuels partenaires pour le développement économique et commercial de la ville : en effet, il n'existait pas de relations étroites entre la Chambre de commerce et d'industrie, la Chambre des métiers et de l'artisanat, l'Office de tourisme et l'Union des commerçants. Faire travailler en bonne intelligence toutes ces énergies a constitué un vaste programme.

#### Ce programme a connu plusieurs dates clés :

- 1990 : financement par la CCI d'un état des lieux, réalisé par la ville de Bayonne, permettant d'analyser les atouts et les faiblesses du commerce bayonnais.
- Juin 95 : volonté politique du maire de Bayonne et du président de l'Union commerciale pour structurer un partenariat

entre la ville et l'Union commerciale, la CCI et l'Office de tourisme.

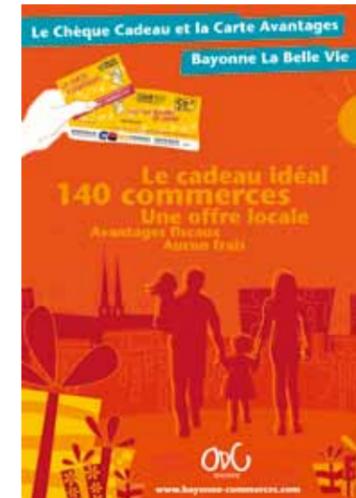
- 1996 : lancement d'un appel d'offres auprès de plusieurs agences de communication et recrutement d'une directrice. Les adhérents de l'Union commerciale acceptent de payer une cotisation.
- 1998 : le conseil municipal approuve la création d'une structure "Office de commerce".

L'Office de commerce a pour missions le développement et l'expansion du commerce et la mise en place de stratégies de promotion et de dynamisation.

// L'Office de commerce est une association constituée de cinq partenaires : la ville de Bayonne, la CCI, l'Office de tourisme, la Chambre des métiers et l'Union commerciale. La structure est animée par le président de l'association, le groupe technique composé de techniciens et d'élus, et une directrice. Le groupe technique se réunit environ une fois par mois. Les chambres consulaires apportent essentiellement une assistance technique et de l'information. La CCI a également été partie prenante dans la création du dispositif e-commerce à Bayonne.

En matière de budget, la Ville de Bayonne accorde à l'association une subvention de fonctionnement de 68 000 euros ; la CCI apporte une participation de 3 350 euros ; la Chambre des métiers 1 000 euros et l'Office de tourisme contribuent à hauteur de 15 250 euros pour des animations musicales dans les rues de Bayonne. Depuis deux ans, la participation de l'Union commerciale n'est plus de nature financière mais revêt d'autres formes. Les animations sont définies par le groupe technique de l'Office de commerce.

sommaire



3 © Office de commerce de Bayonne



4 Marché de Noël © Marie-Hélène CHABAUD-NADIN

En ce qui concerne la nature des appuis techniques, la Ville de Bayonne apporte une aide logistique pour les différentes manifestations, notamment au travers d'emplois saisonniers : en période estivale et en période de fêtes de Noël, deux chalets constituant des relais d'informations touristiques ou des distributions de chocolat chaud durant le mois de décembre sont installés dans la ville. La CCI, partie prenante du projet dès l'origine, a contribué à la mise en place du site Internet de l'ODC et l'installation de boutiques en ligne (e-commerce).

#### // L'Office de commerce mène plusieurs actions :

- les chèques cadeaux, mis en place en 2001, valables aujourd'hui chez plus de 140 commerçants et artisans adhérents à l'Union commerciale. D'une valeur unitaire de 10 euros, ils peuvent aussi être utilisés dans les grandes enseignes et génèrent un chiffre d'affaires de 150 000 euros ;
- la carte avantage, achetée par les comités d'entreprise et donnée aux salariés de l'entreprise. C'est une carte nominative qui permet de bénéficier de remises dans les magasins. (Ces outils ont pour but de développer la fréquentation des commerces bayonnais, de valoriser le commerce de proximité et de concurrencer le centre

commercial situé sur la commune voisine d'Anglet) (doc. 3) ;

- baionashops.com : cette initiative est née du constat de l'accroissement du commerce en ligne. La pépinière e-commerces a été mise en place en 2007. Elle comprend dix commerces bayonnais aujourd'hui, bientôt rejoints par huit nouvelles boutiques, et représente un chiffre d'affaires "vente en ligne" de 60 000 euros ;
- le marché de Noël : cette année, la 6<sup>e</sup> édition a accueilli plus de 120 000 visiteurs en un mois (doc. 4) ;
- le salon du mariage, que l'Office de commerce organise depuis dix ans ;
- des formations aux commerçants (au passage de l'euro, par exemple) ;
- des newsletters adressées aux chalands et aux commerçants.

De nouvelles procédures et modes de fonctionnement sont en cours d'élaboration et seront mis en place en 2010.

Avec la piétonisation et l'arrivée de nouveaux commerçants qui ne se reconnaissent pas forcément dans l'Union commerciale, de nouvelles associations voient le jour et souhaitent participer à l'élaboration des futures actions de l'Office de commerce.



© ANVPAH

Depuis dix ans, l'Office de commerce a reçu près de 100 villes dans le cadre de la communication autour de ses missions. Je m'adresse aux élus qui sont ici : vous êtes les bienvenus à Bayonne. Nous serons heureux de vous recevoir et de vous détailler ce très bel outil qu'est l'Office de commerce.

“  
**DOMINIQUE MASSON**

Concernant l'action de Bayonne en matière de restructuration du tissu urbain, je pense qu'il s'agit d'une expérience exceptionnelle, grâce à Jacky Cruchon notamment. Cette action est basée sur une approche réglementaire différente. Nous avons travaillé le plan de sauvegarde et de mise en valeur de manière à permettre la restructuration lourde d'un tissu constitué, qui était devenu quasiment inhabitable au regard du mode de vie moderne. Par exemple, vous avez vu que des opérations de curetage assez importantes ont été réalisées, avec la particularité réglemen-

taire qui consistait à ne pas figer l'endroit du curetage : c'est un point très important. Ainsi, au lieu d'une mesure graphique et délimitée, c'est une clause réglementaire qui incite à un certain pourcentage de curetage dans un îlot donné, ce qui donne une grande souplesse sur le plan opérationnel. Je tenais à souligner ce point, qui illustre l'usage et l'utilité d'un règlement bien pensé.

“  
**JACKY CRUCHON**

On constate la création d'enseignes alimentaires à Bayonne, ce qui suit a priori la progression de la population en cœur de ville, qui a gagné 10 à 12 % d'habitants entre 2000 et 2009. Si l'évolution démographique en centre-ville est directement liée à la politique de la ville, l'évolution du commerce ne fait qu'anticiper ce phénomène mais ne résulte pas d'une politique planifiée. ■



## VI.3. -----//----- Mobilité, du diagnostic au territoire, une stratégie de mobilité à définir : l'exemple de Montpellier-----

-----//----- **ISABELLE HIRSCHY** • Mission Grand Cœur de Montpellier

|||||  
**L'OPERATION MONTPELLIER GRAND CŒUR**

**Un centre élargi**

Montpellier est aujourd'hui la huitième ville de France en terme de population. Tout en poursuivant, de façon maîtrisée, sa croissance périphérique, Montpellier a décidé, depuis 2001, de réinvestir fortement son centre pour mettre celui-ci à l'échelle d'une métropole régionale.

// **La ville médiévale, appelée l'Ecusson**, a joué le rôle de centre urbain jusque dans les années 60. Depuis, la ville a doublé sa population et l'agglomération a crû plus vite encore. Les fonctions de centralité se sont logiquement diffusées. Le quartier Centre compte aujourd'hui 71 000 habitants (1/3 de la population de la commune sur 1/7 de son territoire) et regroupe autour de l'Ecusson (12 000 habitants), les faubourgs du XIX<sup>e</sup> siècle et l'opération Antigone. L'avènement de ce centre élargi en devenir doit être accompagné par l'action municipale. C'est l'objet de l'opération "Montpellier Grand Cœur".

// **Première idée, il n'est pas de centre réus-  
vidé de ses habitants.** Un vrai centre-ville



Place de la Comédie © ville de Montpellier

ne peut être ni un centre historique musée, ni un quartier d'affaire déserté le soir, ni un ghetto d'îlots d'habitat insalubre. L'objectif de l'opération "Grand Cœur" consiste donc à améliorer la vie des habitants du centre et à le rendre attractif pour de nouveaux résidents. C'est d'ailleurs une formidable opportunité économique puisque dans ce quartier tous les équipements urbains sont déjà présents. En réhabilitant et en reconstruisant des parcelles mal bâties, on peut y accueillir de nouveaux habitants. Mais c'est aussi une opportunité sociale car certaines catégories modestes de la population ont avantage à habiter au centre pour trouver de l'emploi, des services



Le périmètre de l'opération Montpellier Grand Cœur  
© ville de Montpellier

et une facilité de déplacements à pied et en transport en commun exceptionnelle.

Les atouts de ce quartier sont réels mais ceux qui veulent y vivre rencontrent des difficultés : manque de logements de qualité répondant aux besoins d'aujourd'hui, difficultés de stationner, nuisances sonores nocturnes dues aux activités commerciales, touristiques et ludiques. La ville entend prendre en compte les problèmes spécifiques de ce quartier et diminuer ces contraintes pour le rendre encore plus attractif. C'est notamment l'objet de chartes entre la ville et les acteurs de la vie urbaine : propreté, terrasses, bruit.

// **Deuxième idée, ce centre appartient aussi à tous les Montpelliérains qui n'y résident pas.** Il doit donc conforter son caractère de lieu emblématique de toute l'agglomération. L'opération "Grand Cœur" vise à protéger, à mettre en valeur et à redynamiser ce patrimoine historique, cadre bâti et espace public, qu'il soit exceptionnel dans l'Ecusson (secteur sauvegardé) ou plus simple et convivial dans les faubourgs.

#### Une administration de mission pour conduire cette opération

L'opération "Grand Cœur" concerne de nombreux aspects de l'aménagement urbain, de sa conception à sa gestion. Pour dépasser les cloisonnements inéluctables entre les acteurs qui travaillent avec leurs logiques propres, il fallait innover et mettre en place, pour conduire et coordonner l'opération, une équipe spécifique chargée d'assurer la transversalité et la cohérence globale. Cette administration de "mission", composée de 12 personnes (architectes, ingénieurs, techniciens...), est délocalisée au cœur de son territoire d'intervention pour être plus proche de la population et plus accessible.

// **L'équipe pluridisciplinaire est renforcée,** dans le cadre d'une concession publique d'aménagement confiée à la Société d'équipement de la région Montpelliéraine (SERM), par dix spécialistes des interventions immobilières sur les quartiers anciens, architectes, juristes, et négociateurs fonciers. La production de logements et la redynamisation du tissu commercial sont leurs missions principales.

Le regroupement des équipes de l'aménageur et de la ville dans les mêmes locaux s'avère très efficace.

// **Concernant les actions sur le commerce,** un partenariat a été mis en place avec la chambre de commerce et d'industrie, la communauté d'agglomération, les centres commerciaux du centre-ville (Polygone) et de périphérie (Odyséum) et les commerçants indépendants. L'objectif est de permettre aux commerces de centre-ville de faire face à la concurrence du commerce périphérique, en l'organisant de façon cohérente et attractive, comme les galeries marchandes (accessibilité, services, animation).

Tout ceci nécessite une concertation et un dialogue permanent. Le projet "Montpellier Grand Cœur" se nourrit des nombreuses suggestions issues de la concertation avec les habitants et les associations. Les professionnels de l'immobilier et de la construction sont également associés à ce processus.



#### ENJEU DE LA POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

// **Montpellier et son agglomération ont comme objectif la réduction de la circulation automobile en ville,** principalement en développant un réseau de tramway parmi les plus ambitieux de France, doté d'une priorité absolue aux carrefours. En complément, des mesures ont été prises en faveur des modes doux (piétonisation de l'Ecusson, développement d'un réseau cyclable, meilleur partage de la voirie à la faveur de la requalification de certains axes) et en vue de promouvoir les alternatives au véhicule individuel (plans de déplacements d'entreprise, auto-partage).

La mise en œuvre par la Ville d'une politique d'urbanisme volontariste, privilégiant le développement de quartiers mixtes à la densité raisonnablement élevée, bien desservis par les transports collectifs, a permis, par ailleurs, d'accueillir une importante croissance démographique tout en maîtrisant le développement des déplacements.

// **La ville de Montpellier en pleine extension urbaine et démographique** depuis quelques décennies souffre d'un réseau viaire mal adapté et d'un manque cruel de contournement routier. Cette situation génère, dans un contexte de déplacements très marqué par l'automobile, des difficultés de circulation, automobile, cycliste et piétonne. En effet, les politiques urbaines des années 70, période qui correspond au véritable début de l'essor de la ville, ont conduit les aménageurs à envisager l'automobile comme le mode unique de déplacements, ne laissant que peu de place aux autres modes. Ceci est particulièrement préjudiciable dans la mesure où le centre historique de la ville est marqué par une voirie très exiguë. Depuis quelques années, la ville souhaite don-

ner aux modes alternatifs une place conséquente dans les projets d'urbanisation nouvelle et tente de réadapter la voirie existante par des aménagements allant dans le sens d'un partage de l'espace public. Cette réadaptation est délicate, le centre-ville fait apparaître l'ampleur de la difficulté : comment concilier un trafic automobile, même *a minima* avec des trafics de transport collectif, de vélo et de piéton. On en arrive à une concurrence au sein même des modes doux. Quelle que soit la capacité de la voie de centre-ville, les travaux consistant en des réaménagements complets des profils de voies s'en trouvent très coûteux.

// **Actuellement, la ville dispose d'un réseau de tramways** composé de deux lignes qui se croisent en centre-ville, d'un réseau de bus bien développé, mais qui souffre d'un manque de sites propres, le rendant ainsi tributaire du trafic et donc peu compétitif, d'un réseau d'équipements cyclables en plein développement mais qui connaît des problèmes de fonctionnement du fait de discontinuités conséquentes. C'est à partir de ces deux grandes infrastructures (réseau de bus et aménagements cyclables) qu'une véritable politique de déplacements peut être développée mais il n'est pas concevable de se limiter à ces deux équipements pour parvenir aux objectifs de réduction de la voiture. En revanche, le tramway et le secteur piéton doivent voir leurs effets sur les déplacements et le cadre de vie des habitants renforcé par une organisation fondée sur l'intermodalité. Le vélo, la marche à pied, l'autopartage sont autant de modes complémentaires qui doivent être associés par des relations étroites de fonctionnement. L'usage des modes alternatifs à la voiture ne doit plus être considéré comme un non choix, ni comme une contrainte, mais bien comme un véritable choix où chacun trouve son compte et son confort.

|||||  
**GÉRER LES TRAFICS AUTOMOBILES**

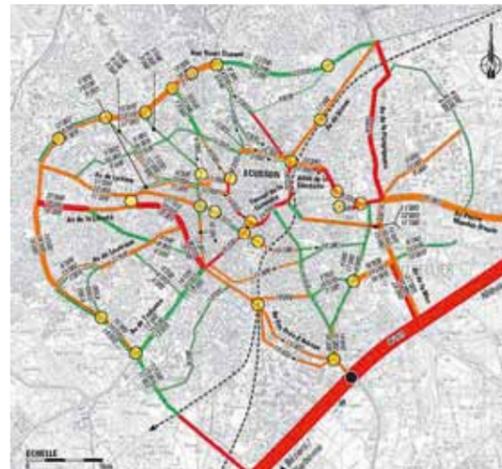
**Une circulation automobile dense en bordure immédiate du centre-ville sur un réseau viaire peu adapté**

Le plan de circulation actuel de Montpellier est, pour l'essentiel, le résultat d'ajustements successifs, sans référence à une stratégie affichée ou à un schéma objectif à terme (doc. 1).

// **Pour faire face à l'augmentation continue du trafic automobile**, conséquence de la croissance démographique et du desserrement de l'agglomération, la ville s'est efforcée, tant bien que mal, de frayer un passage à ces flux dans un tissu urbain qui, au moins dans sa partie la plus ancienne, n'a pas été conçu pour les accueillir (étroitesse des voies dans l'Ecusson et ses faubourgs, manque de boulevards larges caractéristiques de la période haussmannienne, rocadés peu lisibles ou inadaptés). Le retard de l'État dans la réalisation des infrastructures routières de niveau métropolitain a aggravé ce déséquilibre entre l'offre et la demande de déplacements automobiles.

Compte tenu de ce contexte, Montpellier présente en régime "normal" c'est-à-dire en dehors des grands chantiers, un fonctionnement relativement acceptable en termes d'écoulement des flux automobiles en comparaison avec d'autres grandes villes françaises. À travers un réseau de voiries peu lisible et faiblement hiérarchisé, les automobilistes montpelliérains parviennent, à l'exception d'un certain nombre de points noirs bien connus, à se rendre d'un point à un autre de la ville sans incertitude majeure sur leur temps de trajet.

Ce constat est cependant nettement plus sombre si l'on élargit la perspective. La progression du trafic automobile en ville s'est en effet largement faite au détriment des autres



1 Plan de circulation © Ville de Montpellier

modes de déplacement et des autres fonctions urbaines. Un mécontentement croissant s'exprime face aux nuisances liées à l'automobile : vitesses excessives générant un sentiment d'insécurité, bruit, traversée des quartiers par des flux de transit, stationnement anarchique, conflits d'usage...

Cette préoccupation montante à l'échelle locale est aussi la traduction d'une évolution de l'opinion nationale voire européenne en faveur d'une limitation de la place de l'automobile en ville. Après avoir, selon une formule célèbre, cherché à "adapter la ville à l'automobile", l'idée dominante est maintenant que c'est à l'automobile de s'adapter à la vie urbaine, d'en accepter les contraintes et de limiter ses impacts néfastes sur celle-ci. La réflexion en cours à l'échelle nationale sur un "code de la rue" pourrait prochainement donner une traduction réglementaire à cette inversion des priorités.

// **La voiture s'affiche de plus en plus comme une contrainte en ville** : congestion aux heures de pointe, difficultés de stationnement, inaccessibilité à l'Ecusson. Avec l'augmentation des trafics, la voiture est devenue une entrave à la recherche de qualité de l'espace public : le stationnement sur voirie, les nuisances sonores et olfactives, les risques d'accidents, sont autant de facteurs de plus en plus



mal supportés par les populations riveraines. La voiture est de moins en moins bien tolérée en centre-ville et pourtant, l'usage demeure et les trafics ne diminuent pas. De plus en plus, on constate un déséquilibre entre la ville centre où l'on met en place des mesures nécessaires à la baisse des trafics et où l'on donne une place forte aux modes alternatifs et une périphérie où la voiture constitue le seul mode compétitif.

Comme dans les autres grandes villes françaises, le trafic automobile en centre-ville constitue une contrainte pour le fonctionnement de la voirie et une nuisance pour les riverains. Cependant, maintenir une activité au centre-ville, en particulier commerciale, dépend de l'accès en voiture, ce mode restant le plus utilisé face à un réseau de transports en commun en émergence mais encore insuffisant.

L'enjeu pour la ville est bien de gérer les flux automobiles, en limitant les trafics de transit et en favorisant les accès au centre-ville.

**Le nouveau Plan local de déplacements**

Avec l'arrivée de la 3<sup>e</sup> ligne de tramway et le projet de 4<sup>e</sup> ligne, l'actuel plan de circulation de la ville doit être révisé. Ce nouveau plan s'intègre dans la politique du Plan de déplacement urbain (PDU) qui promeut le développement des modes alternatifs à la voiture.

Il vise essentiellement à reporter le flux de transit vers les boulevards périphériques de manière à alléger le centre-ville de son trafic et à autoriser l'extension du secteur piétonnier.

// **Les enjeux du plan de circulation sur le centre-ville sont très forts. Il s'agit :**

- de réduire les flux de transit intercommunal et inter-quartiers via le boulevard du Jeu de Paume ;
- de récupérer l'espace automobile au profit

des modes doux, et ce, afin de dynamiser l'activité commerciale et les loisirs du secteur de l'Ecusson ;

- d'améliorer les liaisons douces du secteur piétonnier vers les faubourgs Gambetta ;
- d'améliorer l'image de la ville et de son environnement en réduisant la congestion du centre-ville ;
- de dynamiser l'attractivité du secteur ouest de l'Ecusson en favorisant l'implantation commerciale notamment sur le Jeu de Paume ;
- de garantir un accès lisible au parc de stationnement du centre-ville notamment ceux du secteur ouest : Arc de Triomphe, Laissac, Gambetta.

// **Les actions à mener doivent permettre de redistribuer l'espace public** au profit des modes que nous souhaitons développer et conforter. Il s'agit également de décongestionner les carrefours de l'hyper centre car il est souhaitable, à la fois pour l'environnement et l'image, que la congestion ne se fasse pas au centre-ville mais bien sur les pénétrantes à partir du réseau de contournement, et ce afin de favoriser les reports vers les parcs relais.

|||||  
**DONNER UN ESPACE SUFFISANT AUX MODES DOUX ET AUX PIÉTONS**

Parmi les modes de transport, la marche à pieds est le plus utilisé après la voiture. Il s'agit de la prendre en compte dans la politique de déplacements, au même titre que les autres modes. La Ville de Montpellier souhaite accroître l'éco-mobilité. Dans ce cadre, de nombreux projets sont en cours. Cette politique permet de lutter contre les pollutions sonores et de l'air.



### Un secteur piéton étendu

La zone piétonne de Montpellier s'étend sur l'ensemble du centre historique (Ecusson), c'est à dire sur une surface de 60 ha comptant 24 kilomètres de voirie. Cette zone piétonne qui s'est étendue progressivement à partir de 1970, a connu une étape importante en 1986 avec la piétonisation de la place de la Comédie, avant d'acquiescer sa configuration actuelle en 2004. Peu à peu, cette piétonisation a affirmé le rôle de cœur de ville de ce quartier historique dont la qualité architecturale est remarquable et dont l'activité économique et commerciale n'a fait que croître. La zone piétonne constitue le centre de vie de la ville et de son agglomération.

Deux enquêtes de comptages ont été réalisées en 1997 et 2004 dans ce secteur, permettant de constater les évolutions entre la piétonisation partielle d'avant 2004 et l'actuelle. L'évolution cumulée de 19 sites de comptage montre que l'évolution du nombre de personnes parcourant les rues piétonnes est positive de 21 %. Ce chiffre est à retenir principalement pour comparer les évolutions des différentes rues au regard de cette moyenne. Les deux passages les plus importants du centre-ville en 2004 comme en 1972 sont le Polygone (sortie du centre commercial à côté du centre historique) et la rue de la Loge (la rue principale de l'Ecusson), avec plus de 200 000 personnes par semaine. Entre ces deux dates, ces rues ont gagné respectivement 20 et 52 % de fréquentation.

Les rues éloignées du tramway ont progressé mais un peu moins que la moyenne. De même, et malgré le bouclage de l'Ecusson par le nord par la première ligne de tramway, les rues non commerçantes connaissent une baisse sensible de leur fréquentation piétonne (doc. 2).

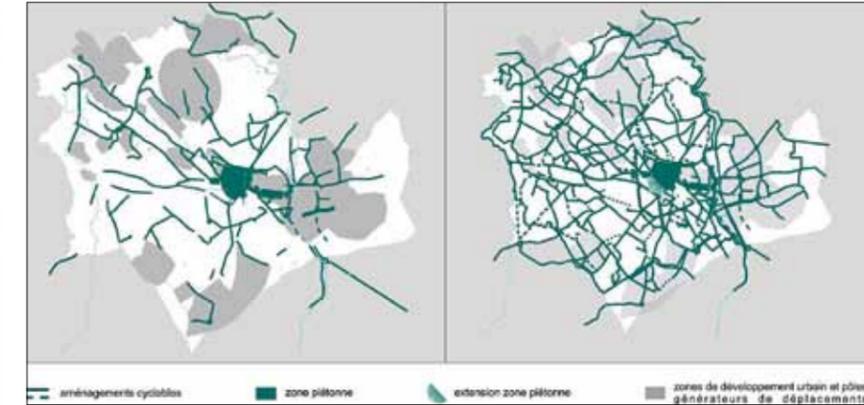


2 Projet d'extension de la voie piétonne © Ville de Montpellier

sommaire



Aménagement du tramway © Ville de Montpellier



3 Schéma directeur vélo © Ville de Montpellier

### L'extension du secteur piétonnier

Le projet d'extension de la zone piétonne a pour objectif de renforcer l'attractivité du centre historique et de minimiser l'impact négatif de la voiture dans des quartiers actuellement peu valorisés mais qui présentent un intérêt historique et architectural identique à l'hyper centre. Cette extension se fera dans la continuité de la zone piétonne actuelle, d'une part au sud de la place de la Comédie, et d'autre part dans le prolongement de la rue Saint-Guilhem, réalisant ainsi la jonction avec le cours Gambetta.

Ce projet demande un réaménagement de la voirie pour réaliser des voies dédiées aux piétons et aux cycles uniquement.

### Le développement du vélo

Actuellement, le réseau cyclable montpelliérain se compose de 148 km d'équipements cyclables.

// Le schéma directeur vélo en application constitue le document de référence pour la programmation annuelle des pistes cyclables. L'effort dans ce domaine se porte vers l'aspect "utile" des équipements, plus que sur l'aspect vélo loisir. Le vélo constitue un véritable mode de déplacements et doit prendre sa place sur la voirie. Il est donc important de développer le réseau afin de l'étendre et de le densifier. Il paraît également nécessaire de supprimer les discontinuités, soit en termes de complé-

mentarité d'équipements, soit en termes de franchissements de carrefours.

Le schéma directeur vélo, réalisé en 2006, va au-delà de la simple création de nouveaux aménagements cyclables. En effet, il permet la réalisation d'itinéraires continus et sûrs entre quartiers. Il propose, à terme, un réseau cohérent d'infrastructures constituant un maillage fin et complet de toute la commune de Montpellier. Ce document est un véritable support de réflexion pour la programmation pluriannuelle des aménagements de voies (doc. 3).

### // Ces objectifs sont :

- l'extension du réseau par des liaisons inter quartiers,
- la continuité des pistes et itinéraires existants,
- le traitement des points durs, et la sécurisation des déplacements notamment aux carrefours,
- le jalonnement et l'entretien du réseau,
- les connexions avec les autres réseaux cyclables.

La politique menée par la ville et l'agglomération de Montpellier en faveur du vélo s'exprime également par le développement du service de location de vélos en libre-service, dont les stations se développent sur l'ensemble de la ville et plus particulièrement au centre-ville.



Impact de l'aménagement du tramway sur la mobilité © Ville de Montpellier

**UN EFFET TRAMWAY TRÈS MARQUÉ**

En part de marché :

	QUARTIERS DESSERVIS PAR TRAIN	AUTRES QUARTIERS
<b>TRANSPORTS COLLECTIFS</b>	14 %	9,5 %
<b>VOITURE PARTICULIÈRE</b>	37 %	58 %
<b>MARCHE À PIED</b>	49 %	33 %
<b>VÉLO</b>	3,3 %	2,1 %
<b>TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES</b>	0,78 %	1,04 %
<b>MOBILITÉ TOUS MODES</b>	3,81 %	4,01 %
<b>MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE</b>	63 %	42 %

**GARANTIR UN ACCÈS EFFICACE PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS**

**Une desserte par les transports en commun efficace mais qui ne traverse pas l'hyper centre**

Montpellier profite d'un réseau de transport collectif performant et en pleine évolution. Cette performance a des effets sur la fréquentation : en dix ans, le nombre de clients a plus que doublé, passant de 29 millions en 1999 à 66 millions en 2008. Les deux tiers de ces clients prennent le tramway, la ligne 1 assurant 45 % de la clientèle à elle seule. La mise en service des deux lignes de tramway a eu pour effet la diminution du nombre de bus, il en reste toutefois 185, dont plus de la moitié roule au Gaz naturel véhicule (GNV).

La première ligne de tramway relie La Paillade à l'ouest au nouveau quartier d'activités Odysseum à l'est, en desservant des quartiers importants de la ville : Euromédecine, Hôpitaux-Facultés, l'Écusson, la gare SNCF et la gare routière, et Antigone.

Ouverte en juillet 2000, la ligne 1 connaît un succès commercial réel en nombre de passagers, pour devenir aujourd'hui, avec plus de 130 000 voyageurs par jour, la ligne de tramway la plus fréquentée de France, alors que les prévisions initiales s'établissaient à 75 000 voyageurs par jour.

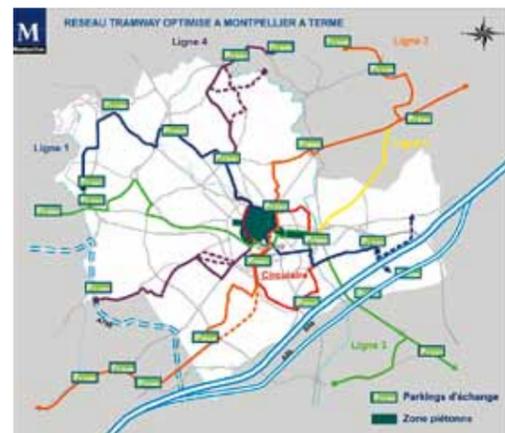
La seconde ligne est en service depuis le 16 décembre 2006. C'est la plus longue ligne française de tramway, avec ses 19,8 km qui s'étendent

entre les communes de Jacou, Castelnaule-Lez au nord-est, Montpellier au centre et Saint-Jean-de-Védas au sud-ouest.

**L'extension du réseau de tramway**

La réalisation d'une 3<sup>e</sup> ligne de tramway par la Communauté d'agglomération de Montpellier a pour objectif de compléter le maillage territorial de transports en commun disponibles et de proposer une alternative à la voiture sur un territoire plus vaste de l'agglomération de Montpellier. Elle s'étendra du nord ouest au sud de la ville de Montpellier et traversera 4 communes de l'agglomération : Juvignac, Montpellier, Pérols et Lattes. Longue de 22,4 km, cette ligne comprendra 32 stations avec 7 stations connectées aux 2 premières lignes de tramway.

De même que lors de la réalisation de la 1<sup>ère</sup> puis de la 2<sup>e</sup> ligne de tramway, des parkings relais et des parkings de proximité seront construits en lien avec cette 3<sup>e</sup> ligne afin de



© Ville de Montpellier



proposer aux usagers une alternative à l'utilisation de la voiture particulière sur tout ou partie de leur parcours et notamment vers le centre-ville de Montpellier.

Une 4<sup>e</sup> ligne est d'ores et déjà prévue, réalisant un parcours joignant l'ouest de la ville au nord. Elle desservira l'hypercentre en passant sur le boulevard du Jeu de Paume et permettra, par un système de connexion avec les trois autres, de réaliser une ligne circulaire 4bis qui achèvera le réseau.

**GARANTIR UN ACCÈS SUFFISANT AUX PARCS DE STATIONNEMENT**

**Une infrastructure de parkings suffisante et très proche de l'hyper centre**

Il existe 12 parkings en ouvrage à Montpellier si l'on exclut les parkings de la gare. Tous situés au centre-ville, ils représentent un total de près de 7 600 places. Parmi ces 12 parkings, 10 sont propriétés de la ville et gérés par voie de délégation de service public, en affermage ou en concession. Ils offrent deux types de possibilités d'utilisation, par abonnement ou à l'heure.

La fréquentation horaire des parkings est de 4,2 millions d'entrées par an, chiffre en baisse ces dernières années, certainement du fait de la mise en service des lignes 1 (en 2001) et 2 (en 2006) du tramway, mais aussi du fait du développement de l'usage du vélo et des deux-roues motorisés. Cela signifie également que l'offre en stationnement est suffisante au centre-ville de Montpellier.

À ces parkings de centre-ville s'ajoutent 6 parcs-relais et deux parkings de proximité situés en entrée de ville, en rapport avec le tramway. Ces parcs-relais, propriétés de la Communauté d'agglomération de Montpellier ont une capa-

acité totale de près de 4 000 places. De nouveaux parcs-relais apparaîtront avec la nouvelle ligne de tramway. À terme, les parcs-relais et de proximité auront une capacité de 5 300 places. Ces zones de stationnement permettent le report modal en entrée de ville de la voiture au tramway créant ainsi un filtre pour les voitures avant de pénétrer dans le centre-ville. Enfin, le développement du quartier du Nouveau Saint-Roch qui verra outre la requalification de la gare, l'émergence d'une nouvelle ZAC à vocation de logements, bureaux et commerces, comprend la construction d'un nouveau parking de 2 000 places.

**Une demande de parking forte de la part des commerçants**

Malgré une offre en stationnement suffisante, les commerçants du centre-ville souhaitent la construction d'un nouveau parking en centre-ville. En effet, même si le développement du réseau de tramway et de l'usage des modes doux permet de rallier le centre-ville autrement qu'en voiture, les trafics sont encore denses et la tendance est toujours à l'utilisation de la voiture pour les déplacements liés aux achats. Actuellement, la ville ne souhaite pas répondre à cette demande de nouveau parking qui va à l'encontre de la politique de stationnement menée.

**DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ**

**Une offre en mode alternatif à la voiture en expansion favorable à l'intermodalité**

42 252 déplacements sont réalisés en combinant plusieurs modes. Ces déplacements intermodaux représentent 3,5 % de l'ensemble des déplacements mécanisés et concernent 6 % de la population (doc. 4).

COMBINAISONS DE MODES	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS/JOUR	%
BUS + BUS	4 212	10 %
BUS + TRAM	25 036	59 %
VOITURE + TRAM	6 860	16,5 %
VOITURE + BUS	2 150	5 %
TRAIN + TC	1 407	3,5 %
TRAIN + VOITURE	1 013	2,5 %
VÉLO + AUTRE MODE	655	1,5 %
AUTRES COMBINAISONS (AVIONS, TAXIS...)	919	2 %
<b>TOTAL</b>	<b>42 252</b>	<b>100 %</b>

4 Les ¾ des combinaisons modales intègrent le tramway comme l'un des modes de transport

Près de 7 000 déplacements par jour combinent l'utilisation de la voiture et du tramway

**L'émergence du Nouveau Saint-Roch, plateforme multimodale**

Faciliter le report de la voiture particulière vers des modes écologiques est l'objectif majeur de la politique de déplacements. Il n'est pas question de juxtaposer des modes, il s'agit de les mettre en relation les uns avec les autres. La ville profite de la présence d'une gare ferroviaire, à proximité immédiate de l'hypercentre-ville et reliée à celui-ci par une voie piétonne. Cette gare s'affiche comme un nœud intermodal majeur à l'échelle de l'agglomération. Outre les trains à grande vitesse et les trains régionaux, les deux lignes de tramway (et bientôt la 3<sup>e</sup> ligne) et plusieurs lignes de bus la desservent. De nombreux emplacements sécurisés pour les vélos (véloparcs), une station Vélo magg de 100 vélos et prochainement une station de vélotaxis complètent ce dispositif. D'ici à 2012, dans le cadre de la restructuration de son quartier, la gare Saint-Roch de-

vrait prendre une nouvelle dimension par son positionnement au cœur d'un quartier dont la densité de population sera renforcée. En outre, un parking favorisant l'intermodalité train-voiture sera réalisé en souterrain.

Enfin, la ligne à grande vitesse Nîmes-Montpellier et plus tard Montpellier-Barcelone renforcera l'attractivité de ce pôle par l'accroissement des échanges nationaux et internationaux, mais également par la possibilité de mise en place d'une offre en trains régionaux intercités à grande vitesse qui, en temps de trajet, positionneront les plus grandes villes de la région Languedoc-Roussillon aux portes de Montpellier.

**De nombreux lieux d'intermodalité répartis dans la ville**

A partir de ce nœud intermodal, d'autres lieux d'échanges se dessinent à travers la ville. Les rabattements des bus vers les tramways ont déjà été évoqués, mais on peut mentionner également :

- Les sept parcs-relais en entrée de ville proposant 4 000 places de stationnement et renforcés par cinq parkings, situés à proximité immédiate des stations de tramway en périphérie du centre-ville. Le changement de mode voiture-tramway y est ainsi favorisé et la présence, dans la plupart de ces parkings, de stations Vélo magg et de véloparcs complète l'offre en modes alternatifs.



© Ville de Montpellier



© Ville de Montpellier

**Le développement des livraisons par des véhicules électriques**

La prise en compte de la problématique des livraisons au centre-ville de Montpellier est ancienne. Elle a été amplifiée par l'extension en 2004, de la zone piétonne à l'ensemble de l'hypercentre historique (l'Ecusson). Dans l'Ecusson, l'enjeu de la problématique des livraisons est double. Il s'agit de :

- faire circuler des véhicules dans un cœur de ville où s'inscrit une volonté forte de faire "sortir" la voiture,
- maintenir les activités dans un espace emblématique et touristique.

La Ville de Montpellier, depuis 2003, aborde la problématique des livraisons de marchandises en ville avec pragmatisme et modestie, en privilégiant l'expérimentation et la stabilité des règles. Elle a mis plusieurs actions en place, en particulier la mise à jour des arrêtés municipaux en 2006, par la prise d'un arrêté unique qui régleme de façon homogène les livraisons dans la zone piétonne. Cet arrêté élargit l'accès à la zone piétonne, aux seuls véhicules utilitaires à propulsion électrique de petit gabarit, de 9h à 12h et de 14h à 19h.

**Vers un développement de la politique mise en place**

L'arrêté municipal favorisant l'usage des véhicules électrique dans la zone piétonne a eu des effets sur l'organisation des livraisons et, actuellement, 4 entreprises utilisant le mode électrique livrent le centre-ville. La ville souhaite aller plus loin dans l'évolution de la pratique des livraisons en mettant en place des équipements permettant leur optimisation, notamment en s'appuyant sur des plateformes de centre-ville que peuvent devenir le Nouveau Saint-Roch, le site de l'actuelle mairie ou le parking des Arceaux. ■

- Le positionnement des stations d'autopartage à proximité des stations de tramway permettant une complémentarité entre le transport collectif et ce système de location.
- Dans le domaine du transport de marchandises, le développement de l'activité de livraisons par véhicules électriques générant l'apparition de lieux de transbordement à proximité immédiate de l'hypercentre.
- Les stations Vélo magg, réparties dans tout le quartier centre y compris dans la zone piétonne, permettant les échanges marche à pied - vélo.
- Les parkings en ouvrage de la ville équipés en véloparcs, stations d'autopartage et en prises de courant pour recharger les batteries des véhicules électriques.

**Une politique en faveur d'un système de livraison écologique**

Le transport de marchandises en ville occupe une place importante sur le domaine public de voirie, par les trafics qu'il génère et par les perturbations produites par les arrêts en secteurs commercial de centre-ville. Il participe également à la congestion de la circulation automobile et aux nuisances (sonore, pollution) qui affectent le cadre de vie des riverains. Dans le même temps, les transporteurs peuvent se heurter à des difficultés dans l'exercice de leur profession, difficultés qui ont des répercussions négatives sur la rentabilité des services offerts et sur les conditions sociales et sécuritaires de leur réalisation (pression du juste à temps, concurrence exacerbée...).

## VI.4. ----- Vers une mobilité durable ----- de l'agglomération rochelaise -----//-----

SABRINA LACONI • Maire-adjointe au patrimoine et à l'urbanisme de La Rochelle ---  
-----

// **L'agglomération de la Rochelle compte 145 000 habitants et 21 000 hectares**, pour une densité d'environ 700 habitants au km<sup>2</sup>. L'échelle n'est donc pas la même que celle de Montpellier. La compétence en matière de transport relève de la Communauté d'agglomération : celle-ci gère et finance les équipements et les infrastructures ; elle communique autour de l'offre de transports publics, elle dispose d'un Observatoire de la mobilité et se charge du Plan de déplacement urbain (PDU). Aujourd'hui, le premier PDU est arrivé à terme et les premières concertations pour le deuxième PDU vont commencer.

### Offre multimodale des transports publics rochelais

Cette offre a été organisée à la manière d'une grande entreprise commerciale, sous la marque ombrelle Yélo. La carte Yélo présente l'intégralité des possibilités de transport sur l'agglomé-



ration. Cette lisibilité pour l'utilisateur est très importante, notamment pour les personnes âgées.

// **Jusqu'à aujourd'hui, le réseau de transports publics de la Rochelle était concentré sur un seul point multimodal** : la place de Verdun. Demain, ces points seront au nombre de sept afin de favoriser les transports interquartiers, ce qui répond à une forte demande des riverains. Pour ce faire, la ville s'est équipée de nouveaux véhicules, respectueux de l'environnement. La mise en place de cette nouvelle flotte représente un coût important pour les collectivités. Néanmoins, la ville de la Rochelle s'est engagée depuis longtemps dans cette philosophie environnementale. Les transports doivent également être adaptés aux personnes à mobilité réduite.

// **Au niveau de la billettique**, l'accès repose sur une carte à puce unique permettant d'accéder à tous les modes de transport public présents dans l'agglomération. Pour engager les habitants dans cette démarche, l'agglomération a décidé de passer des contrats interentreprises. Pour l'instant, l'opération est un succès. En outre, la technologie vient renforcer l'efficacité de ce système, avec l'information en temps réel par SMS, l'affichage des horaires de passage des prochains bus à chaque arrêt et le rechargement des abonnements publics par Internet.



### Modes de transport alternatifs

La Rochelle a été la première ville à mettre en place un système de mise à disposition de vélos publics : néanmoins, ce système reposant sur la gratuité a fait place à un système de location, en raison de la disparition fréquente des vélos en libre accès. Aujourd'hui, l'agglomération compte 160 kilomètres de pistes cyclables. La location est réservée aux personnes abonnées à Yélo et non aux touristes, les bornes n'acceptant pas encore les cartes bancaires. Deux stations de location de vélos, mises en place par Michel Crepeau, sont spécifiquement dédiées aux touristes : elles sont situées au port de la Rochelle et place de Verdun ; à terme, ces stations devraient disparaître et se fondre dans l'offre globale Yélo.

// **Par ailleurs, la ville a inauguré cette année le premier bus de mer**, équipé de cellules photovoltaïques. Cet équipement s'est avéré assez coûteux pour l'agglomération, cependant il conforte l'engagement de l'agglomération en faveur du développement durable. Cette ligne permet de relier le nord et le sud de la Rochelle en vingt minutes. À cette offre s'ajoute le covoiturage, un mode de transport qui remporte beaucoup de succès chez les jeunes ; c'est pourquoi il convient d'inscrire ce nouveau comportement dans les politiques publiques. La ville a aussi mis en place un troisième parking relais qui vient compléter les deux parkings existants (Jean-Moulin et les Minimes).

// **Aujourd'hui, la ville met à disposition cinquante voitures électriques** en temps partagé. Cette flotte sera renouvelée et dotée d'un système plus performant, notamment en termes d'autonomie. Ce système fonctionne très simplement et repose sur un contrat, une carte d'accès et un code pin. Ainsi, les jeunes ne rêvent plus d'acquiescer un véhicule puisqu'ils

disposent, dans le centre-ville, des véhicules dont ils ont besoin. Cela constitue une belle avancée. C'est pourquoi à terme, cette offre sera étendue à toute l'agglomération rochelaise.

La mise en place des livraisons de marchandises en voitures électriques s'avère très difficile, mais les élus doivent poursuivre cette action puisqu'elle s'inscrit naturellement dans la démarche environnementale et de préservation du patrimoine. La Rochelle a été la première ville d'Europe à mettre en place cette plateforme logistique qui prend de l'essor un peu plus chaque année.

**En ce qui concerne le transport ferroviaire, la liaison en trains régionaux (TER) Rochelle-Rochefort constitue une véritable réussite : il est envisagé de porter le nombre de navettes quotidiennes à 24. Afin d'assurer le succès de cette ligne, les gares d'Aytré-Plage et d'Angoulins-sur-mer ont été réouvertes et une nouvelle gare a été ouverte à la Rochelle, celle de la porte Dauphine. La ville, par sa taille, n'ayant pas les moyens d'investir dans un tramway, ce tram-train remplit parfaitement ce rôle.**

Enfin, la piétonisation a été étendue à plusieurs secteurs, tout en réservant un accès aux riverains, aux livraisons et aux commerçants. ■

## VI.5. // L'autopartage

MICHEL SEELIG • Société Transdev

// **Transdev est une filiale de la Caisse des Dépôts** : c'est aujourd'hui le quatrième opérateur de transport en Europe. Nous travaillons dans le monde entier (Australie, Canada) ; nous sommes présents sur la côte atlantique (Nantes) et nous sommes partenaire de Iza SEM de transport de Niort. Transdev intervient en tant qu'opérateur dans tous les modes de transports terrestres : bus, métro, tramway, vélo, voiture.

// **Dans son Dictionnaire des idées reçues**, Flaubert écrivait à propos des voitures : « Plus commode d'en louer que d'en posséder. De cette manière, on n'a pas le trac des domestiques ni des chevaux qui sont toujours malades ». Encore aujourd'hui, ce constat ne manque pas de sel. Se pose actuellement la question de la voiture en ville et la nécessité d'en réduire l'usage, notamment en raison des problèmes liés à la fin du pétrole et au changement climatique. Dans les secteurs protégés, d'autres facteurs militent aussi en ce sens : la saturation du trafic automobile ne permet pas d'accéder facilement aux centres touristiques urbains ; le stationnement de surface (organisé ou sauvage) constitue une véritable pollution visuelle ; enfin, la pollution chimique générée par les moteurs thermiques participe largement à la dégradation des bâtiments. Par conséquent, la fin de la voiture reine est quelque chose que tout le monde ou presque veut bien admettre aujourd'hui.

// **On peut se demander si la voiture individuelle n'est pas en voie de ringardisation**. Les jeunes générations sont-elles aussi "accros" à la voiture que les personnes de ma génération ont pu l'être ? L'âge moyen des acquéreurs d'une voiture neuve en France, en 2008, est de 54 ans. Par ailleurs, même si les seniors d'aujourd'hui sont beaucoup plus mobiles que les seniors d'il y a dix, vingt ou cinquante ans, le vieillissement de la population française entraînera nécessairement une baisse des besoins de mobilité.

// **L'objectif est donc bien de réduire l'usage de la voiture**. Pour ce faire, nous disposons d'un certain nombre de moyens : l'autopartage en est un. En France, l'autopartage diffère du co-voiturage alors qu'en Grande-Bretagne, le car sharing désigne de multiples services. L'autopartage, c'est la mise à disposition par une société, une association ou une régie, d'une flotte de véhicules à des utilisateurs abonnés. L'utilisateur du système s'acquitte d'abord d'un droit d'entrée (100 à 200 euros) puis d'un abonnement mensuel (environ 12 euros) ; ensuite, il utilise la voiture en fonction de ses besoins et paye en fonction de l'utilisation, par le biais de bornes ou directement avec sa carte d'abonné. La voiture réservée au préalable est disponible dans un certain nombre de parcs : il est possible de procéder à la réservation quelques heures avant l'utilisation. Après utilisation, l'utilisateur ramène la voiture à la station dans laquelle elle a été réservée.

sommaire

// **Ce système a aujourd'hui dépassé le stade de l'expérimentation**. L'autopartage est né en Allemagne en 1988 à Berlin. Près de 80 000 personnes utilisent ce système à Berlin aujourd'hui. En Suisse, ce système s'avère très organisé et s'appuie sur une société qui détient le monopole de l'autopartage dans ce pays. En Amérique du nord, ce système est également fortement développé. Ce produit de niche contribue globalement à la mobilité. En France, trois sociétés proposant ce système sont situées à Paris : il s'agit de Caisse commune (qui appartient au Groupe Transdev), Okigo (qui appartient au Groupe Vinci) et Mobizen (qui appartient à Veolia Environnement). En province, la structure France autopartage regroupe la plupart des organisateurs de autopartage (régies, associations, SEM ou entreprises). On compte une dizaine de parcs de véhicules, essentiellement dans les grandes villes telles que Lyon, Strasbourg, Grenoble ou Montpellier.

// **Le Groupe Transdev s'intéresse depuis longtemps à l'autopartage** et a suivi l'expérience de l'association "l'Auto autrement" à Strasbourg, ville dont le Groupe est partenaire en matière de transport urbain. Transdev s'est également associé au capital de sociétés basées à Grenoble, Montpellier, Nantes et Paris. Caisse commune représente la société la plus importante du Groupe dans ce domaine d'activité.

Aujourd'hui, l'expérience montre que les utilisateurs de l'autopartage renoncent au moins partiellement à la possession d'un véhicule ; certains y renoncent totalement, beaucoup renoncent à la deuxième voiture du ménage. Ainsi, on considère qu'une voiture en autopartage prend la place de huit véhicules personnels. Le possesseur d'une voiture aura naturellement tendance à chercher à la rentabiliser ;

celui qui parcourt 400 mètres à pied pour aller chercher sa voiture à une station d'autopartage ne la prendra pas pour faire quelques centaines de mètres en voiture. Mécaniquement, cela entraîne une diminution de l'usage de la voiture. Pour poursuivre la comparaison entre le véhicule privé et le véhicule en autopartage, on peut dire que tous deux sont disponibles 24 heures sur 24 à condition de disposer d'un stationnement à proximité (véhicule privé) ou de réserver le véhicule dans le délai prévu (véhicule en autopartage). Les deux types de véhicules sont immédiatement accessibles en fonction de la proximité du stationnement ou de la station. Enfin, en matière de coûts, les coûts fixes dominent en ce qui concerne la voiture individuelle, ce qui incite à rentabiliser l'achat, alors que ce sont les coûts variables qui dominent en ce qui concerne la voiture en autopartage, ce qui incite les utilisateurs à organiser autrement leur mobilité. La voiture privée est utilisée comme un meuble d'appoint ou comme une pièce d'habitation supplémentaire ; avec l'autopartage, l'utilisateur choisit le moyen de sa mobilité selon son besoin du moment. Paradoxalement, l'autopartage consiste à mettre à disposition des gens des voitures pour qu'ils s'en servent le moins possible. La société Communauto a mené un certain nombre d'études montrant que la réduction des distances parcourues par les utilisateurs de voitures en autopartage, par rapport à l'utilisation de la voiture personnelle, est de l'ordre de 38 %.

// **Le projet Autolib, en cours d'instruction à Paris**, est un projet dit *one way* : la voiture est utilisée pour se rendre d'un point à un autre ; ainsi, l'utilisateur n'est pas tenu de rapporter le véhicule à la station d'origine. Les détracteurs de ce projet affirment que cette facilité donnée à l'utilisateur ne l'incitera pas à re-

noncer à l'usage de la voiture. Pour ma part, je considère que dans une grande ville comme Paris, il convient d'offrir aux citoyens le maximum de moyens de déplacement : il appartient aux citoyens de faire des choix en fonction de leurs besoins.

// Je suppose qu'un grand nombre d'entre vous se demandent à partir de quelle taille d'agglomération il est possible d'installer ce type de système. Aujourd'hui, nous n'avons pas d'exemples de réussites en la matière dans des villes de moins de 50 000 habitants, à l'exception des villes suisses. Cette situation s'explique par le monopole historique de l'opérateur Mobility, qui a pu effectuer un maillage très fin du territoire : ainsi, en Suisse, toutes les agglomérations de 10 000 habitants sont dotées au moins d'une station, située à proximité de la gare, soit un total de 1 000 stations. Sur ces 1 000 stations, 200 sont déficitaires, ce déficit étant compensé par les gains réalisés dans d'autres villes.

// Pour attirer et fidéliser les utilisateurs, il convient de fournir un service de qualité, des services complémentaires et une offre diversifiée. En fonction du marché local et de la taille de l'agglomération, les possibilités sont multiples. Par exemple, les parcs suisses offrent aussi bien des véhicules utilitaires que des voitures décapotables. En France, le parc se révèle plus homogène ; l'utilisateur a néanmoins la possibilité de réserver, aux mêmes conditions, des véhicules différents grâce aux contrats que la société a passés avec les sociétés de location, lesquelles rentabilisent ainsi leur parc durant les périodes creuses.

// Les conditions de réussite de ce système tiennent en plusieurs points :

- des places de stationnement en surface réservées à l'autopartage ;
- une politique de stationnement restrictive ;
- une complémentarité de ce service avec le réseau de transport principal ;
- une tarification combinée ;
- un service suffisant pour la population cible (généralement 1 % de la population du centre-ville) ;
- une communication efficace autour de ce service.

En moyenne, l'utilisation quotidienne d'un véhicule en autopartage dure quelques heures. L'abonnement mensuel est facturé douze euros.

// L'autopartage peut modestement participer à la protection des secteurs protégés, à condition de veiller à concevoir des stations légères nécessitant un totem discret, en harmonie avec l'environnement. Il convient de choisir des véhicules d'une couleur unique, en harmonie avec les couleurs de la ville et de développer une communication efficace autour de ce service, sans nuire à la protection des sites. J'ai commencé mon intervention avec une citation littéraire ; je la terminerai avec un slogan : partager la propriété d'un véhicule, ce n'est pas la diviser, c'est peut-être la multiplier. ■



## VI.6. --- Politiques urbaines de mobilité : ---//----- le stationnement résidentiel -----

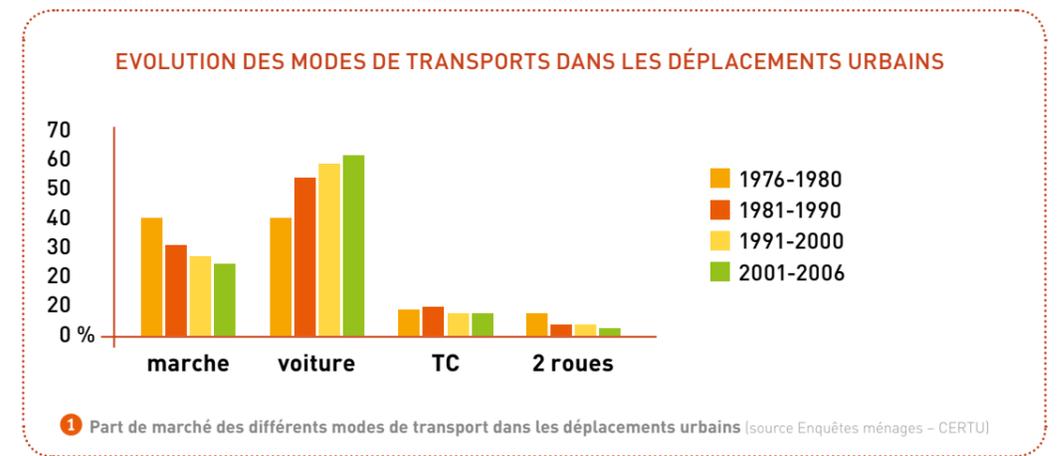
---//-- FLORENCE SAINT-PAUL ---//--

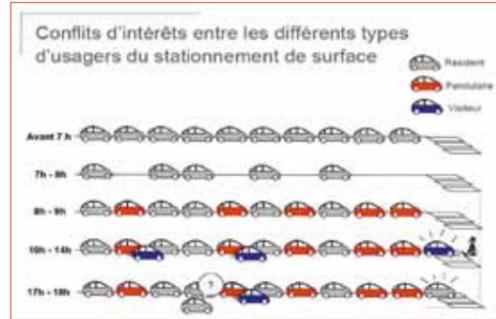
CETE du Sud-Ouest, chef du département aménagement et déplacement de Toulouse

// Le Centre d'études techniques de l'équipement du sud-ouest (CETE) est l'un des sept centres d'études du ministère de l'Écologie, dont il constitue une part du réseau scientifique et technique. Il intervient pour le compte des collectivités territoriales, des services déconcentrés de l'État, et du ministère de l'Écologie, en particulier le CERTU (le Centre d'études des réseaux de transport de l'urbanisme et des constructions publiques), basé à Lyon. Mon exposé abordera la question des politiques de stationnement, qui ne constitue qu'un maillon de la grande chaîne des politiques des déplacements urbains. Je présenterai tout d'abord les enjeux liés au stationnement, avant de détailler les axes de

travail possibles, en m'appuyant sur une enquête réalisée par le CERTU tous les cinq ans sur le stationnement résidentiel.

// Les enjeux liés aux politiques de stationnement ne sont pas minimes : le choix du mode de transport en milieu urbain est fortement influencé par la possibilité de stationner. Or, à l'heure du sommet de Copenhague, s'il n'est pas question de diminuer la mobilité des citoyens, en revanche, les politiques de transport doivent intervenir sur le choix des modes de déplacement, en essayant de faire évoluer la mobilité en voiture vers d'autres modes de déplacement plus économes en énergie, en espace urbain et moins polluants.





2 Source ville de Lyon

// **Ce schéma vous présente les différents types de stationnement dans les centres ville selon les heures de la journée** (doc. 2). Durant la nuit, les places sont occupées par les résidents ; dans la matinée, les résidents libèrent ces places, lesquelles sont investies par les “pendulaires”, qui viennent, de l’extérieur, travailler en ville. Dans la journée, les conflits d’usage surviennent avec l’arrivée des “visiteurs”, se rendant dans les commerces ou dans les administrations : c’est à ce stade qu’apparaissent les infractions et les incivilités. C’est pourquoi il convient d’intervenir sur ces trois types de stationnement, en offrant aux habitants périurbains des transports collectifs efficaces comme substitut à l’usage de la voiture ou en créant des parcs de stationnement en périphérie des centres anciens. Toutefois, il importe de maintenir une fonction d’habitat en centre-ville, au regard du déficit actuel de places de stationnement. À titre d’exemple, une enquête a montré que seul un logement sur dix était doté d’un garage dans le centre ancien de Lille.

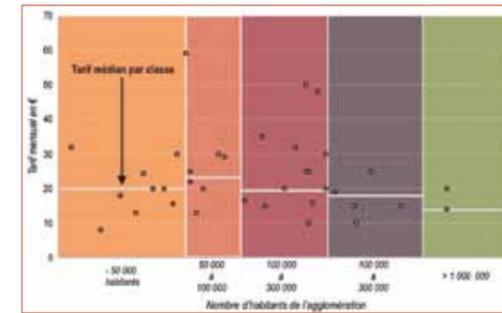
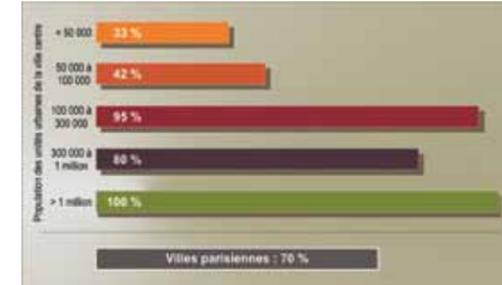
Durant les vingt dernières années, la politique du “stationnement résidents” s’est développée de façon importante. Elle consiste à offrir aux résidents un abonnement payant leur permettant d’utiliser soit les parcs publics existants à un tarif avantageux soit la voirie. En Suisse, une enquête a montré les limites de ce type de stationnement : d’une part, certains parkings se trouvent mobilisés par le stationnement résidents ; d’autre part, la voiture s’inscrit toujours dans l’espace public. Faut-il ou non

// **Ce graphique** présente une synthèse des résultats des enquêtes de déplacements menée périodiquement dans les grandes villes de France (doc. 1). Il faut admettre que nous disposons de peu de données sur la mobilité au sein des villes de la taille de Saintes. Il nous montre la croissance très forte de l’usage de la voiture entre les années 70 et 80 ; cette croissance se poursuit, quoique plus faiblement, durant les vingt dernières années et en 2005, pour la première fois depuis l’avènement de l’ère de l’automobile, dans les grandes agglomérations (Montpellier, Lille, Rouen et Lyon), la part de la voiture a commencé à décroître.

// **L’usage de la voiture est fortement lié à la répartition des activités et de l’habitat** et donc aux politiques de développement urbain. À cet état de fait, les collectivités territoriales peuvent apporter des réponses à travers leurs documents de planification. La croissance urbaine qui concerne la périphérie des villes, sous forme d’habitats souvent peu denses et mal desservis par les transports collectifs voire impossibles à desservir, génère les afflux de voitures vers les centres anciens, lesquels sont souvent très attractifs. Par conséquent, une politique de stationnement doit s’intégrer à l’ensemble des politiques qui visent à maîtriser les déplacements urbains, en amont desquels se trouve la politique de planification urbaine – et ce à la bonne échelle, c’est-à-dire à l’échelle de l’agglomération et non à l’échelle communale.

// **Comme en témoignent plusieurs études**, le stationnement apparaît comme un levier essentiel pour agir sur les déplacements. Ainsi, dans une ville offrant de nombreuses places de stationnement, 90 % des personnes font le choix de se déplacer en voiture ; en revanche, s’ils n’ont pas la garantie de trouver une place de stationnement, l’usage de la voiture diminue nettement.

sommaire



3 Évolution du stationnement résident depuis 1985 © CERTU

construire des parkings, sachant que l’objectif n’est pas d’attirer davantage de voitures en centre-ville ? En la matière, il semble que les solutions doivent être examinées au cas par cas et non de manière systématique.

// **En ce qui concerne les pistes de réflexion**, il convient d’assurer le stationnement pendulaire et le stationnement visiteurs, plutôt en périphérie, si l’on souhaite maintenir l’attractivité du centre-ville. En matière de stationnement, les commerçants constituent souvent une force de résistance importante ; or, il faut rappeler que c’est dans les rues piétonnes, où l’on a supprimé la circulation et le stationnement, que s’est développé le commerce. Ainsi, des arguments existent aujourd’hui pour convaincre les commerçants. Néanmoins, il faut distinguer le commerce de proximité et le commerce pérenne.

// **Par ailleurs, pour obtenir du report modal de la voiture vers des modes doux**, il convient de faciliter le stationnement résidents mais pas nécessairement à proximité du logement : certaines études ont montré que le résident, dont la voiture n’est pas accessible au pied

Ville centre d'une unité urbaine	Nombre de villes de l'échantillon	Pour chaque formule, % de parcs dans lesquels cette formule est proposée					
		Sans aucun abonnement	Avec place affectée	Sans place affectée	Réserve aux adhérents	Abonnement nuit	Abonnement jour
De moins de 100 000 habitants	130	18 %	16 %	65 %	18 %	25 %	30 %
De 100 000 à 300 000 habitants	155	15 %	9 %	72 %	37 %	47 %	38 %
Plus de 300 000 habitants	169	9 %	23 %	79 %	29 %	51 %	25 %
<b>Total Province</b>	<b>454</b>	<b>13 %</b>	<b>16 %</b>	<b>73 %</b>	<b>29 %</b>	<b>42 %</b>	<b>31 %</b>
Villes de région parisienne	86	11 %	29 %	71 %	18 %	26 %	21 %

de son logement, accepte plus facilement de changer son comportement en se déplaçant à pied ou à vélo. Néanmoins, la question du stationnement vélo n’est pas encore réglée dans la plupart des villes : ainsi, les stationnements illicites se multiplient.

// **Voici un bref panorama issu de l’enquête périodique sur le stationnement** (doc. 3).

La part du stationnement réservé aux résidents a augmenté dans les villes françaises. Les contraintes en termes de réglementation du stationnement ont également augmenté, avec une hausse des tarifs : ainsi, le tarif de l’heure de stationnement a été multiplié par 3 en vingt ans ; parallèlement, le nombre de places de stationnement n’a cessé de croître. Les tarifs préférentiels pour les résidents tendent à se développer, avec un tarif moyen de 23 euros par mois. Pour conclure, il ne faut pas mener une politique de stationnement isolée mais l’englober dans la réflexion globale sur les déplacements urbains et la planification. Comme les exemples de Montpellier et de la Rochelle l’ont montré, nous assistons à des pratiques émergentes telles que le vélo, le deux-roues électrique (qui n’a pas encore fait beaucoup d’émules en France, mais qui pourrait se développer) et la voiture partagée – une solution plutôt réservée aujourd’hui aux centres villes denses. Grâce à ces pratiques, la voiture commence à être perçue, non plus comme un objet de désir en propriété individuelle, mais comme un simple moyen de transport à la disposition de l’utilisateur, ce qui suppose de mettre en œuvre une politique de stationnement adaptée à ces nouveaux modes de transport. ■

## VI.7. Débat //

### “ DE LA SALLE

À Montpellier, où la zone piétonne apparaît très étendue, comment les usagers, les habitants et les commerçants ont-ils perçu cette extension des zones piétonnes ? Avez-vous rencontré des difficultés et, le cas échéant, comment les avez-vous résolues ?

### “ ISABELLE HIRSCHY

Nous avons rencontré une grande réticence de la part des commerçants. Quant aux riverains et aux usagers de la ville, ils se sont montrés globalement favorables au projet. Comme beaucoup d'actions à Montpellier, nous avons procédé “à l'emporte-pièce” ; assez rapidement, les commerçants se sont aperçus que la piétonisation améliorerait la qualité de service, notamment grâce au système de livraisons par véhicules électriques. En définitive, la piétonisation a été bien acceptée par les commerçants.

### “ DE LA SALLE

À Montpellier, il y a trente ans, certains secteurs étaient déjà partiellement piétonisés.

### “ ISABELLE HIRSCHY

En effet, dans les années 70, les secteurs piétonniers étaient surtout circonscrits autour de la place de la Comédie. En 2004, un pas a été franchi avec la piétonisation de 54 hectares du centre-ville.

### “ DE LA SALLE

Je me pose toujours la question du fantasme que représente le tramway pour les villes. On sait aujourd'hui que le tramway nécessite des travaux extrêmement invasifs pour les espaces anciens. Or un bus propre ou un bus électrique coûte beaucoup moins cher, se révèle moins invasif et tout aussi efficace. Pourquoi ce fantasme sur le tramway ?

### “ FLORENCE SAINT-PAUL

Il ne s'agit pas d'un fantasme d'ingénieur ou de technicien. Nous sommes tout à fait convaincus – et certains d'entre vous ont certainement entendu parler du busway de Nantes, qui met précisément en œuvre cette idée – qu'il est possible d'offrir le même niveau de service avec un bus qu'avec un tramway à condition d'offrir la même information aux voyageurs, la billettique sur quais, les aménagements de quais et le site propre réservé pour le bus. Cela est donc faisable, qui plus est à un coût beaucoup moins important que le tramway. D'ailleurs, dans son premier appel à projets lancé fin 2008, le ministère de l'Écologie a proposé des subventions aux projets privilégiant le bus. Ainsi, l'État ne cherche pas à développer le tramway là où un bus pourrait suffire, au contraire. Le fantasme vient pour partie du succès des tramways des grandes villes précurseurs telles que Nantes, Montpellier et Strasbourg. Les habitants et les élus voyagent et l'image du tramway a marqué les esprits. Souvent, quand il s'agit de sacrifier de l'espace public pour le transport collectif, c'est cette

sommaire

image du tramway qui est présente dans les esprits, beaucoup plus facile à “vendre” que l'image du bus.

### “ DE LA SALLE

Dans les centres anciens, l'offre bus semble plus adaptée, notamment au travers des micro-bus.

### “ DE LA SALLE

Michel SEELIG, je représente la société Transdev qui est partenaire de l'agglomération de Nantes pour la réalisation du tramway et du busway. Il est évident qu'il faut adapter le tramway ou le bus en site propre au contexte urbain mais surtout au volume de personnes à transporter. Aujourd'hui, le busway transporte près de 30 000 voyageurs par jour : il est arrivé à saturation. Les trois lignes de tramway, à Nantes, transportent 60 000 à 70 000 voyageurs par jour. C'est pourquoi, dans des zones très denses, le bus montre ses limites.

### “ DE LA SALLE

Connaissez-vous des expériences de garages collectifs pour vélos dans les centres anciens, par exemple un garage pour une rue ? Cela permettrait d'éviter les cages d'escaliers encombrées par les vélos.

### “ FLORENCE SAINT-PAUL

Hélas, non. Je connais ce type d'expériences aux environs des pôles d'échanges tels que les gares. Il est vrai que la question du stationnement des vélos en ville n'a pas encore été réglée.

### “ SABRINA LACONI

La Ville de la Rochelle cherche à acquérir des locaux dans le centre ancien pour les transformer en vélo parc. Par ailleurs, sur les nouveaux permis de construire, nous incitons les gens à laisser une place aux vélos.

### “ FLORENCE SAINT-PAUL

S'il n'existe pas de garages collectifs pour les vélos dans les centres anciens, je constate cependant que les sociétés gestionnaires de parkings commencent à y penser depuis une dizaine d'années.

### “ DOMINIQUE MASSON

Je voudrais insister sur la question de la coordination des politiques. Les conflits liés à l'usage des véhicules en centres anciens sont liés au fait que ces centres n'étaient pas prévus pour accueillir des véhicules : le fait de développer des Plans de déplacement urbains, en particulier à l'échelle de l'agglomération, me paraît indispensable ; cependant, le centre ancien constitue un cas particulier puisqu'il ne peut pas absorber tous les véhicules. Je perçois un cloisonnement, dans l'élaboration des plans de sauvegarde et de mise en valeur, entre d'une part la démarche d'urbanisme propre à la mise en valeur du patrimoine et à l'aménagement urbain et, d'autre part, le développement des politiques de transport : les opérateurs sont différents, avec d'un côté les syndicats de transports et de l'autre, les acteurs chargés de l'urbanisme, etc. Je redoute un manque de cohérence et de coordination qui aboutirait à un réel conflit, sur certains sites, entre les projets PDU et les politiques patrimoniales. C'est pourquoi, il faudra trou-

ver des dispositifs d'articulation en termes de croisement de politiques pour parvenir à une cohérence entre les besoins, les attentes et les capacités d'accueil des centres anciens. Par exemple, vous avez parlé de la nécessité de ne pas développer outre mesure le stationnement en centre ancien : effectivement, c'est une solution qui permet de ne pas attirer trop de trafic automobile ; encore faut-il que la politique soit coordonnée de manière globale.

Mais vous savez que ce problème se pose dans d'autres domaines, comme entre l'élaboration des Plans de prévention des risques d'inondations (PPRI) et la conservation du patrimoine des villes anciennes, souvent soumises à des crues. Ainsi, il existe un réel problème de coordination de ces politiques, alors que la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) essayait de mettre dans un même creuset – celui du Plan local d'urbanisme – l'ensemble de ces politiques.

#### “ DE LA SALLE

Je voudrais apporter un témoignage. J'ai réalisé, il y a vingt ans, une étude sur l'histoire des transports dans le Val-de-Marne. À une époque, les tramways ont été remplacés par des bus, ce qui permettait de libérer le paysage urbain des caténaires, qui étaient considérés comme des horreurs absolues. Aujourd'hui, on construit des tramways aux mêmes endroits ; c'est un éternel recommencement. La sémiologie, la façon dont les gens vivent le tramway ou le bus est extrêmement importante dans l'apprentissage collectif, tant en termes d'image qu'en termes techniques.

#### “ SABRINA LACONI

Je souhaite compléter les propos de monsieur Masson. L'incohérence de nos politiques de transport va au-delà des centres anciens car elles n'intègrent pas les zones commerciales périphériques. Autrement dit, on dit aux gens : « ne prenez pas la voiture, achetez de moins en moins de voitures » ; mais dans le même temps, on permet aux zones commerciales de construire des parkings gigantesques. C'est une véritable incohérence. Selon moi, il faut mieux réfléchir à la façon d'implanter ces zones, qui dans l'ensemble devraient être davantage desservies par les transports publics. Tant que nous resterons sur ce modèle, que je considère un modèle ancien, on ne fera en la matière qu'une politique d'hyper-centre et donc incomplète.

#### “ JEAN ROUGER

Ce type d'échange est important. Par exemple, à la Rochelle, le citoyen dispose d'une information en temps réel sur la multi-modalité : cette ligne directrice offerte à la mobilité me semble très forte. Il est vrai que nous ne devons pas dénier nos mœurs actuelles de consommateurs : nous sommes tous des consommateurs prisonniers de nos voitures pour aller vers des zones commerciales de consommation de masse. Il faut prendre cela en compte. Je remercie les intervenants de nous avoir éclairés, d'avoir élargi le sujet et d'avoir fait émerger sa complexité. ■

sommaire

# Liste des participants

<b>AUCLAIR Frédéric</b> ANABF Président	ANABF 30, rue Dauphine 75 006 PARIS T 01 53 73 01 26 // F 01 53 73 12 22 frederic.auclair@culture.gouv.fr
<b>AUDONNET Nadine</b> Ville de Troyes Responsable du secteur sauvegardé	Mairie Place Alexandre Israël - BP 767 10 026 TROYES Cedex T 03 25 71 87 20 // F 03 25 71 87 29 n.audonnet@ville-troyes.fr
<b>BARRENECHEA Laurent</b> SDAP du Tarn ABF	3, rue du Sel 81 000 ALBI T 05 63 38 57 00 // F 05 63 38 57 07 laurent.barrenechea@culture.gouv.fr
<b>BARTCZAK Etienne</b> SDAP 17 ABF	SDAP 28, rue Gargouilleau 17 000 LA ROCHELLE T 05 46 41 09 57 // F 05 46 41 60 62 etienne.bartczak@culture.gouv.fr
<b>BASSET Elisabeth</b> MEEDDM Adjointe au chef de bureau sites et espaces protégés	MEEDDM - Sous direction de la qualité du cadre de vie La Grande arche 92 055 LA DEFENSE Cedex T 01 40 81 32 33 // F 01 40 81 34 08 elisabeth.basset@developpement-durable.gouv.fr
<b>BERGEAL Catherine</b> MEEDDM Sous-directrice de la qualité du cadre de vie	MEEDDM/DGALN - DHUP/SDQV Arche paroi sud 92 055 LA DEFENSE Cedex T 01 40 81 94 19 // F 01 40 81 82 92 catherine.bergeal@developpement-durable.gouv.fr
<b>BLANCHE-BARBAT Carine</b> Rennes Métropole Chargée d'études	Rennes Métropole service études urbaines 4, avenue Henri Fréville 35 000 RENNES T 02 99 86 62 17 / F 02 99 86 62 01 c.blanchebarbat@agglo-rennesmetropole.fr
<b>BOIROBERT Max</b> SDAP Charente maritime ABF	2, rue Gargouilleau 17 000 LA ROCHELLE T 05 46 41 09 57 // F 05 46 41 60 62 max.boisrobert@culture.gouv.fr
<b>BOISSIERE Jacques</b> Ancien ABF	6, rue Rambaud 17 000 LA ROCHELLE T 05 46 41 03 97 jacques.boissiere1@sfr.fr

sommaire

<b>BONELLI Odile</b> Ville de Nonancourt Adjointe au maire	3, rue Hippolyte Lozier 27 320 NONANCOURT T 02 32 58 01 90 // F 02 32 58 06 68 odile.bonelli@hotmail.fr
<b>BOUQUAY Marie-Annick</b> Ville de Vitré Adjointe chargée du patrimoine	Mairie 5, place du Château - BP 70627 35 506 VITRE Cedex T 02 99 75 05 21 // F 02 99 75 00 51 elu@mairie-vitre.fr
<b>BRAVACCINI Didier</b> Agence nationale de l'habitat Chargé de mission des politiques de rénovation des quartiers anciens dégradés au SEPE	8, avenue de l'Opéra 75 001 PARIS T 01 44 77 40 18 // F 01 44 77 40 44 didier.bravaccini@anah.gouv.fr
<b>CANNIAUX Stéphanie</b> Guide conférencière Poitou-Charentes	
<b>CASTEL Sophie</b> Ville de Bayonne Adjointe au commerce	Hôtel de ville BP 6004 64 100 BAYONNE T 05 59 46 60 60 // F 05 59 25 70 79 s.castel@bayonne.fr
<b>CAULIER Anaïk</b> SDAP 87 Ingénieur du patrimoine	SDAP 35, rue des Vénitiens 87 000 LIMOGES T 05 55 33 32 72 // F 05 55 32 73 80 anaik.caulier@culture.gouv.fr
<b>CHAUFFERT-YVART Bruno</b> MCC Inspecteur général de l'architecture et du patrimoine	3, rue de Valois 75 001 PARIS T 01 40 15 87 32 // F 01 40 15 87 87 bruno.chauffert-yvart@culture.gouv.fr
<b>CIEREN Philippe</b> DAPA Adjoint à la sous-directrice des monuments historiques et des espaces protégés	182, rue Saint-Honoré 75 033 PARIS Cedex 01 T 01 40 15 80 00 // T 01 40 15 82 77 philippe.cieren@culture.gouv.fr
<b>COUILLAUD Christian</b> Ville de Saintes Adjoint à l'urbanisme et au patrimoine	Hôtel de ville Square André Maudet 17 107 SAINTES Cedex T 05 46 74 42 13 // F 05 46 98 10 25 ch.couillaud@free.fr

<b>COURGET Laure</b> Ville de Cahors Conservatrice du patrimoine	Mairie Boulevard Gambetta 46 000 CAHORS T 05 65 20 88 04 // F 05 65 20 88 09 lcourget@mairie-cahors.fr
<b>CRUCHON Jacky</b> Ville de Bayonne Directeur de l'urbanisme	Hôtel de ville BP 6004 64 100 BAYONNE T 05 59 46 60 66 // F 05 59 59 30 91 j.cruchon@bayonne.fr
<b>DAGORN Erika</b> Pays de Saintonge Romane	e.dagorn@payssaintongeromane.fr
<b>DAMERON DUPAS Elisabeth</b> Ville de Saintes Animatrice du service éducatif	Atelier du patrimoine L'Hostellerie 11, rue Mauny 17 100 SAINTES T 05 46 92 06 27
<b>DE MARIN Hélène</b> Ville de Sommieres Adjointe déléguée au patrimoine	Mairie 27, quai F. Gaumorgues 30 250 SOMMIERES T 04 66 51 19 71 // F 04 66 77 74 78 sommieres-patrimoine@orange.fr
<b>DESCHARLES Patrick</b> Ville de St-Leonard-de-Noblat Adjoint délégué culture patrimoine	Mairie Place du 14 juillet 87 400 SAINT LEONARD DE NOBLAT T 05 55 56 00 13 // F 05 55 56 98 01 patrick.descharles@orange.fr
<b>DUBALLET Pascal</b> Communaute d'agglomération de Poitiers Directeur service urbanisme	Hôtel de ville CAP – DGA Développement Urbain - service urbanisme BP 569 86 021 POITIERS Cedex T 05 49 52 63 01 // F 05 49 41 92 61 pascal.duballet@agglo-poitiers.fr
<b>FERNANDEZ Karine</b> Ville de Sarlat Animatrice de l'architecture et du patrimoine	Mairie BP 163 24 205 SARLAT CEDEX T 05 53 29 86 68 F 05 53 29 80 35 fernandez.karine@sarlat.fr
<b>GALLEY Jean-Michel</b> ANVPAH & VSSP Chargé de mission	Château Neuf Place Paul Bert 64 100 BAYONNE T 05 59 59 56 31 // F 05 59 59 56 31 jm.galley@an-patrimoine.org

<b>GASCHET Marc</b> SDAP 49 ABF	SDAP 10 bis, rue du Canal 49 100 ANGERS T 02 41 23 10 90 // F 02 41 23 10 99 marc.gaschet@culture.gouv.fr
<b>GAUTIER Stéphane</b> Ville de Vitré Animateur de l'architecture et du patrimoine	Mairie BP 7027 35 506 VITRE Cedex T 02 99 75 04 54 // F 02 99 74 08 26 stephane.gautier@mairie-vitre.fr
<b>GRANDIN Alexis</b> Mairie de St-Quentin Adjoint au patrimoine	Hôtel de ville BP 375 02 107 SAINT QUENTIN Cedex T 03 23 06 90 01 // F 03 23 06 90 07 alexis.grandin@ville-saint-quentin.fr
<b>GRASSIES Marie-Claude</b> SDAP Charente maritime Chargée du suivi des documents d'urbanisme et des ZPPAUP	SDAP 28, rue Gargoulleau 17 025 LA ROCHELLE Cedex 1 T 05 46 41 09 57 // F 05 46 41 60 62 mcgrassies@culture.gouv.fr
<b>GROLLIER-DUMAS Natacha</b> Région Poitou-Charentes Région Poitou-Charentes Chargée de mission patrimoine	Région Poitou-Charentes 15, rue de l'ancienne comédie - BP 575 86 021 POITIERS Cedex T 05 49 55 77 00 // F 05 49 55 77 88 n.grollier-dumas@cr-poitou-charentes.fr
<b>GUILLAUMIN Nathalie</b> Ville d'Angoulême Animatrice de l'architecture et du patrimoine	Hôtel de ville - BP 1370 16 016 ANGOULEME Cedex T 05 45 38 70 79 // F 05 45 38 90 82 nathalie.guillaumin@gmail.com
<b>GUINET Claude</b> Ville de Cognac Conseiller délégué au patrimoine	Hôtel de Ville 68, boulevard Denfert Rochereau 16 100 COGNAC T 05 45 36 55 36 // F 05 45 36 22 84 claud.guinet@ville-cognac.fr
<b>HIRSCHY Isabelle</b> Ville de Montpellier Responsable du service patrimoine	Mairie 1, place Francis Ponge 34 064 MONTPELLIER T 04 67 55 87 76 // F 04 67 34 15 81 isabelle.hirschy@ville-montpellier.fr
<b>JOLY Isabelle</b> Bayonne Architecte du patrimoine	5, rue de la monnaie 64 100 BAYONNE T 05 59 25 47 80 // F 05 59 59 05 71 joly.archi@orange.fr
<b>KLINGELSCHMIDT Fabien</b> Ville de Lodève Directeur du service aménagement et animation du territoire	Mairie 9, place Alsace Lorraine 34 700 LODEVE T 04 67 88 90 90 // F 04 67 88 90 91 sjoukva@lodevoisetlarzac.fr

<b>LACONI Sabrina</b> Ville de La Rochelle Adjointe au patrimoine et à l'urbanisme	Mairie Place de l'Hôtel de ville 17 000 LA ROCHELLE T 05 46 51 51 51 // F 05 46 51 51 12 sabina.laconi@ville-larochelle.fr
<b>LAGNON</b> Ville de Saintes	Hôtel de ville - Service PADU Square André Maudet 17 107 SAINTES Cedex T 05 46 92 34 45 // F 05 46 92 54 41 info@ville-saintes.fr
<b>LATRON Dominique</b> SDAP 49 ABF	SDAP 10 bis, rue du Canal 49 100 ANGERS T 02 41 23 10 99 // F 02 41 23 10 99 dominique.latron@culture.gouv.fr
<b>LEMAITRE Thierry</b> SDAP 17 Technicien des services culturels	SDAP 28, rue Gargoulleau 17 000 LA ROCHELLE T 05 46 41 09 57 // F 05 46 41 60 62 thierry.lemaitre@culture.gouv.fr
<b>LEMARIE Marc</b> SDAP de Savoie ABF	SDAP 65, avenue de Lyon 73 000 CHAMBERY T 04 79 60 67 60 // F 04 79 60 67 69 marc.lemarie@culture.gouv.fr
<b>LEURET François-Xavier</b> PACT-ARIM Aquitaine Délégué régional	34, Cours du Maréchal Juin 33 000 BORDEAUX T 05 56 51 57 66 // F 05 56 90 93 80 francois.leuret@orange.fr
<b>MAGNANT</b> Ville de Saintes	Hôtel de ville - Service PADU Square André Maudet 17 107 SAINTES Cedex T 05 46 92 34 45 // F 05 46 92 54 41 info@ville-saintes.fr
<b>MARMET Céline</b> Ville de Saintes Directrice aménagement et urbanisme	Hôtel de ville Square André Maudet 17 107 SAINTES Cedex T 05 46 98 24 50 // F 05 46 92 34 02 c.marmet@ville-saintes.fr
<b>MARMET Fabienne</b> Ville de Saintes Responsable unité conception gestion espace public paysage	Hôtel de ville Square André Maudet 17 107 SAINTES Cedex T 05 46 92 59 50 // F 05 46 92 57 10 f.marmet@ville-saintes.fr
<b>MARTIN-FENOUILLET Marie</b> Formation guide conférencier	1, rue Dulaureus 17 300 ROCHEFORT mmf1@sfr.fr

<b>MASSON Dominique</b> DAPA Chef du bureau de la protection des espaces	MCC/DAPA 182, rue Saint-Honoré 75 033 PARIS Cedex 01 T 01 40 15 32 40 // F 01 40 15 33 36 dominique-pierre.masson@culture.gouv.fr
<b>MONDY Philippe</b> Conseil régional Midi-Pyrénées Responsable du pôle formation service culture	Conseil régional 22, boulevard du Maréchal Juin 31 406 TOULOUSE T 05 34 45 97 11 // F 05 61 33 52 84
<b>MONGE Claudette</b> Caisse des dépôts Chef de projet Habitat Privé	DDTR - Département politique de la ville et développement urbain 72, avenue Pierre Mendes-France 75 914 PARIS Cedex 13 T 01 58 50 73 38 // F 01 58 50 07 98 Claudette.Monge@caissedesdepots.fr
<b>MONTES Sophie</b> Ville de Saintes Médiatrice chargée des publics	Atelier du patrimoine - L'Hostellerie 11, rue Mauny 17 100 SAINTES T 05 46 92 06 27 // F 05 46 98 23 93 s.montes@ville-saintes.fr
<b>MOTTIN Lionel</b> Ville d'Aurillac AUE-ABF	Mairie 90, avenue de la République 15 000 AURILLAC T 04 71 45 59 10 // F 04 71 45 59 11 lionel.mottin@culture.gouv.fr
<b>MOULIS Isabelle</b> Bureau d'études Hommes et Territoires Consultante	Hommes et Territoires 10, rue Jeanne d'Arc 34 570 PIGNAN T 09 64 38 45 59 isabelle_moulis@yahoo.fr
<b>OBERSON Isabelle</b> Ville de Saintes Animatrice de l'architecture et du patrimoine	Atelier du patrimoine - L'Hostellerie 11, rue Mauny 17 100 SAINTES T 05 46 92 06 27 // F 05 46 98 23 93 i.oberson@ville-saintes.fr
<b>ORTIZ Marylise</b> ANVPAH & VSSP Directrice	Château neuf Place Paul Bert 64 100 BAYONNE T 05 59 59 56 31 // F 05 59 59 56 31 m.ortiz@an-patrimoine.org
<b>PAQUIER Jean-Noël</b> Ville de Fleac Conseiller Municipal	Mairie 5, rue de la Mairie 16 730 FLEAC T 05 45 91 04 57 // F 05 45 64 16 74 jnpaquier@no-log.org

**PAQUIN Alain**  
Caisse des dépôts Poitou-Charentes  
Directeur territorial  
Caisse des dépôts  
14, boulevard Chasseigne  
86 000 POITIERS  
T 05 49 60 36 00  
alain.paquin@caissedesdepots.fr

**PERRET Bertrand**  
CIR  
Directeur du développement  
CIR  
137, rue Achard - CS 80013  
33 070 BORDEAUX Cedex  
T 05 57 10 63 63  
cir@flh.fr

**PERRIN Muriel**  
ANVPAH & VSSP  
Chargée de mission  
Château Neuf  
Place Paul Bert  
64 100 BAYONNE  
T 05 59 59 56 31 // F 05 59 59 56 31  
m.perrin@an-patrimoine.org

**PHILIP Benjamin**  
Ville de Figeac  
Responsable du service Patrimoine  
Mairie  
BP 205  
46 106 FIGEAC  
T 05 65 50 05 40 // F 05 65 50 02 33  
benjamin.philip@ville-figeac.fr

**PICHAVANT Aline**  
SEMAD  
Chef de projet renouvellement urbain  
SEMAD  
1, rue de l'Oranger  
76 200 DIEPPE  
T 02 35 82 13 05 // F 02 32 90 06 58  
aline.pichavant@semad-normandie.fr

**PITOUN Jean-Michel**  
Pitoun Gestion  
Opérateur immobilier  
4, rue Pontrique  
BP 228  
64 102 BAYONNE cedex  
T 05 59 59 11 77 // F 05 59 25 63 00  
pitoun.gestion@wanadoo.fr

**POLGE Michel**  
Pôle de lutte contre l'habitat indigne  
PNLHI  
78, rue Lecourbe  
75 015 PARIS  
T 01 70 96 11 23  
Michel.Polge@developpement-durable.gouv.fr

**PRIEUR Jean-Michel**  
Communaute de communes de Parthenay  
Conseiller délégué à l'urbanisme  
Communauté de communes  
2, rue de la Citadelle  
79 200 PARTHENAY  
T 05 49 94 03 77 // F 05 49 94 90 41  
mairie-parthenay@cc-parthenay.fr

**QUEFFELEC Christian**  
MEEDDM - CGEDD  
Architecte  
CGEDD  
Tour Pascal B  
92 055 LA DEFENSE Cedex  
T 01 40 81 23 17 // F 01 40 81 23 95  
Christian.Queffelec@developpement-durable.gouv.fr

**RIVAUD Claude**  
Ville de Saintes  
Conseiller municipal  
Hôtel de ville  
Square André Maudet  
17 107 SAINTES Cedex  
T 05 46 92 34 37 // F 05 46 98 10 25  
c.rivaud@ville-saintes.fr

**ROUGER Jean**  
Ville de Saintes  
Maire  
Hôtel de ville  
Square André Maudet - BP 319  
17 107 SAINTES Cedex  
T 05 46 92 34 45 // F 05 46 92 54 41  
j.rouger@ville-saintes.fr

**ROUMEGOUS-CANNIOUX Stéphanie**  
Ville de Rochefort  
Guide conférencière Poitou-Charentes  
4, rue Grimaux  
Appt 3  
17 300 ROCHEFORT SUR MER  
aenorius@live.fr

**SAINT-PAUL Florence**  
CETE du Sud-Ouest  
Chef du département aménagement et déplacement  
Complexe scientifique de Rangueil  
12, avenue Edouard Belin  
31 400 TOULOUSE  
T 05 62 25 97 70 // F 05 62 25 97 99  
Florence.Saint-paul@developpement-durable.gouv.fr

**SALABERT Marie-Laure**  
ANVPAH & VSSP  
Secrétaire  
Château Neuf  
Place Paul Bert  
64 100 BAYONNE  
T 05 59 59 56 31 // F 05 59 59 56 31  
service@an-patrimoine.org

**SEELIG Michel**  
Société Transdev  
Directeur adjoint aux relations extérieures et partenariats  
TRANSDEV  
9, rue Maurice Mallet  
92 445 ISSY-LES-MOULINEAUX Cedex  
T 01 41 09 24 73 // F 01 41 09 25 11  
michel.seelig@transdev.eu

**SEUWIN Régis**  
Ville de Rochefort  
Directeur de l'urbanisme  
Mairie  
119, rue Pierre Loti  
17 300 ROCHEFORT  
T 05 46 82 65 90 // F 05 46 82 65 99  
regis.seuwin@ville-rochefort.fr

**SIESO Emilie**  
Ville de Sommières  
Agent de valorisation  
MAIRIE  
27, quai F. Gaumorgues  
30 250 SOMMIERES  
T 04 66 51 19 71 // F 04 66 77 74 78  
sommieres-patrimoine@orange.fr

**SIMON Michel**  
Ville de Cahors  
Adjoint délégué à l'urbanisme  
Mairie  
Boulevard Gambetta  
46 000 CAHORS  
T 05 65 20 87 98 // F 05 65 22 28 22  
msimon@mairie-cahors.fr

<b>SIMONNEAU Marc</b> Bureau de contrôle ANCO	Anco Atlantique 5, rue Maryse Bastié 64 600 ANGLET T 05 59 41 17 36 // F 05 59 41 11 39 contact@anco64.fr
<b>TARDY Thierry</b> Ville de Saintes Responsable bâtiments	Hôtel de ville Square André Maudet 17 107 SAINTES Cedex T 05 46 92 34 37 // F 05 46 98 10 25 t.tardy@ville-saintes.fr
<b>TEITGEN Audrey</b> Ville de Longwy Chargée de mission urbanisme	Hôtel de ville 4, avenue de la Grande Duchesse 54 400 LONGWY T 03 82 24 61 04 // F 03 82 44 54 20
<b>TROUVE Marie</b> Propriétaire chambres hôtes	5, rue de l'église 17 810 St GEORGES DES COTEAUX T 05 46 92 96 66 mstrouve@yahoo.fr
<b>VERDIER Philippe</b> Urbaniste - Sociologue	32 bis, rue du Petit chasseur 45 000 ORLÉANS T 02 38 54 46 16 verdier.urbaniste@wanadoo.fr
<b>VIAUD Céline</b> AUP Architecte du patrimoine	AUP 3, rue Carcouët 44 000 NANTES T 02 40 20 15 47 // F 02 40 35 16 02 cviaud@aup-urba.com
<b>VRAGAR Yolande</b> Basse-Terre Animatrice de l'architecture et du patrimoine	Mairie 24, rue Baudot 97 100 BASSE-TERRE T 05 90 80 88 70 // F 05 59 80 88 79 patrimoine.bt@wanadoo.fr
<b>VULLIET Daniele</b> CERTU Service déplacements durables Analyse et prospective de la mobilité	9, rue Juliette Récamier 69 456 LYON Cedex 06 T 04 72 74 58 00 // F 04 72 74 59 00 daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr


 sommaire

sommaire

---

**Crédits photographiques, couverture :**

Grandes photos : Saintes, vue des quais de Charente © Michel Garnier - Troyes © Ville de Troyes - Figeac © Ville de Figeac

Petites photos : Saintes © ANVPAH - Dieppe © Semad - Montpellier © Ville de Montpellier



# Le groupe Caisse des Dépôts

## Des solutions pour une ville durable

La Caisse des Dépôts et ses filiales se mobilisent pour apporter aux acteurs de la ville des financements et des services à forte valeur ajoutée environnementale et sociale.

### **Performance énergétique du logement social**

Financement, à des conditions privilégiées, de la performance énergétique dans le logement social, tant pour la construction de niveau basse consommation que pour les rénovations thermiques ambitieuses.

### **Rénovation urbaine et urbanisme durable**

Appel à projets organisé avec l'ANRU : accompagnement des lauréats 2009 en formation et en ingénierie.

### **Aménagement d'écoquartiers**

Co-financement d'études d'ingénierie, financement du portage des terrains, y compris les travaux de dépollution et de viabilisation, investissement dans les logements et les équipements.

### **Infrastructures plus sobres en carbone**

Financement des universités, des hôpitaux et des infrastructures de transport plus sobres en carbone : LGV, tramways, transport fluvial...

### **Immobilier et services**

Des solutions qui accélèrent la transition vers une ville plus durable : immobilier : Icade et groupe SNI ; transport collectif : Transdev ; ingénierie : Egis.

**Direction du développement territorial et du réseau**  
72, avenue Pierre Mendès France - 75914 Paris cedex 13  
01 58 50 00 00

GR O U P E

