



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

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

**COLLOQUE DU 30 SEPTEMBRE 2009**

**LILLE METROPOLE**

**LABORATOIRE DU RENOUVEAU URBAIN**

**RETRANSCRIPTION DES DEBATS**

**16h00 – 17h45 : Stratégies, territoires, métropoles**



Avec le soutien de :



## *Stratégies, territoires, métropoles*

**Animation : Jean-François Stevens, professeur honoraire des universités en aménagement et urbanisme à l'université de Lille**

Quelle stratégie de développement métropolitain, comment l'élaborer, dans quels lieux ? Développement urbain dans un réseau mondial de métropoles s'il est vrai que le monde devient de plus en plus urbain, s'il est vrai que la ville est peut-être désormais le lieu où se créent les conditions de création, de la valeur ajoutée, ville, on l'a un peu oublié, lieu où s'expriment les antagonismes économiques, où se développe parfois l'exclusion sociale. Avec toutes ces variables, comment définir une stratégie urbaine ?

Sans relire *L'Art de la Guerre* de Sun Tzu, je voudrais rappeler que la stratégie, dans le cadre d'un objectif politique, qui est peut-être aussi la question de comment définir et qui définit l'objectif politique de la métropole, c'est d'abord, à partir d'une conscience des forces et faiblesses d'un territoire ou d'une entreprise, la connaissance du terrain, de l'environnement, donc de l'espace dans lequel on agit, et puis la connaissance des acteurs dont on découvre qu'ils sont peut-être plus nombreux qu'on ne le pensait il y a vingt ou trente ans. Puis, aussi, connaissance des concurrents, en ayant conscience que l'on voit partout affichée la même stratégie : toutes nos métropoles sont, c'est obligatoire désormais, de développement durable, toutes ont un NTIC dans leurs programmes, que ce soit le numérique, le biologique, ce sont des villes qui se veulent denses, mixtes, de qualité urbaine.

La question qui se pose est peut-être celle de la spécificité, c'est-à-dire comment parvenir, entre acteurs, à définir, en claire conscience de la concurrence internationale, une spécificité à nos métropoles.

Nous évoquions tout à l'heure nos relations fraternelles ou de stimulation réciproque avec Lyon, Lyon qui venait nous voir au moment d'Euralille, au moment de la réussite de la compétition sur la candidature française aux Jeux Olympiques. Quelque temps après, c'est nous qui allions voir les grands projets urbains de Lyon. Jean Frébault, comment voyez-vous cette stratégie lyonnaise et cette démarche complexe dans laquelle nos deux métropoles sont engagées ?

**Jean Frébault, président du Conseil de développement du Grand Lyon**

Je tiens d'abord à dire que je ne suis pas du tout le porte-parole de l'institution « Grand-Lyon », car le Conseil de développement – c'est à ce titre-là que j'ai été invité – est une instance indépendante à qui il arrive parfois d'émettre des avis qui diffèrent des positions de la Communauté urbaine. Nous sommes une force de proposition et travaillons avec l'institution dans ce que nous appelons une « indépendance dialoguante », concept un peu subtil, parfois sur le fil du rasoir, mais c'est en tout cas la posture que nous essayons d'avoir.

Je vais vous dire en quelques mots la vision que j'ai de la construction de la stratégie dans la métropole lyonnaise et comment je ressens ses évolutions. Dans un deuxième temps, je vous donnerai l'écho de la société civile sur les priorités qu'elle donne dans les ingrédients de ces stratégies multidimensionnelles, avec une hiérarchisation qui peut être différente de celle des élus.

J'ai le souvenir, à la fin des années 80, de la conduite d'un grand chantier qui s'appelait Lyon 2010, qui était un exercice assez renouvelé de planification urbaine. Il faisait rupture par rapport aux anciens SDAU qui relevaient d'une planification réglementaire rigide, liée au zonage, héritée des Trente Glorieuses. Nous avons essayé, c'était quelques années après les lois de décentralisation, de nous emparer de cette grande question et d'inventer, dix ans avant

la loi SRU, une démarche qui se voulait d'abord être une démarche de projet avant d'être un exercice d'encadrement et de planification juridique.

C'était un moment enthousiasmant où nous avons développé un chantier de prospective très ouvert à des regards extérieurs, prospective participative parce que nous avons associé de nombreux acteurs du territoire. Nous sommes passés par des phases de diagnostic, de scénarios et avons fabriqué un projet. Lyon 2010 est un projet qui est sorti en 1988, quelques années avant le document juridique proprement dit. Nous avons donc un peu inventé avant la lettre le PADD qui a ensuite été mis dans la loi SRU.

Il y avait à l'époque une focalisation de toutes les énergies politiques et professionnelles sur ce chantier qui était vraiment le chantier énonçant la nouvelle stratégie, avec les ambitions métropolitaines qui émergeaient à Lyon, la conscience qu'il y avait une concurrence des territoires à l'échelle européenne. Etaient aussi abordées toutes les questions économiques, environnementales et sociétales qui pouvaient exister dans cette métropole complexe, fragmentée, s'étendant sur un territoire qui dépassait largement les limites de la Communauté urbaine. Des thématiques assez innovantes ont été mises en avant : nous avons commencé à parler des fonctions internationales, de la culture, de l'université, ce qui n'était pas du tout un langage classique des anciens SDAU. Nous travaillions également sur l'évolution de la ville existante, et pas seulement sur les extensions urbaines.

A cette époque, il y avait également des élus visionnaires, qui avaient envie de se projeter dans l'avenir pour nourrir une vision stratégique. Ils venaient pour beaucoup d'entre eux du monde économique et voyaient bien qu'une entreprise devait se projeter pour construire une stratégie offensive et faire sa place dans un monde concurrentiel. Nous avons auditionné beaucoup d'experts issus de divers instituts, des auteurs de travaux sur des métropoles françaises ou étrangères, tous les grands prospectivistes de l'époque.

Vingt ans après, le contexte a énormément évolué. Cette stratégie énoncée pour Lyon dans le document Lyon 2010, qui était transversale et multidimensionnelle, s'est évidemment confortée depuis. Je suppose que, de l'extérieur, vous avez la vision d'une stratégie puissante de la métropole lyonnaise, s'emparant de la complexité. Nous avons de l'intérieur certes aussi cette vision, mais sa lisibilité aujourd'hui est loin d'être évidente et cette nécessaire démarche intégrée qui ressortait beaucoup des débats, de l'amont à l'aval, traversant des thématiques très diversifiées et très créatives, est moins évidente à faire émerger aujourd'hui.

Je vous livre quelques facteurs de changement tels que je les ressens.

Les défis de la société urbaine ne sont plus les mêmes, ils se sont pour certains d'entre eux fortement aggravés : c'est le défi de l'avenir de la planète, le défi écologique, énergétique et climatique, c'est aussi le défi du séparatisme social qui va toujours galopant dans nos villes en dépit de tous les efforts que l'on fait sur la politique de la ville. Les défis majeurs ont changé d'ampleur et de nature.

Le deuxième changement que je vois depuis 20 ans est que les gouvernances métropolitaines sont beaucoup plus complexes et plus fragmentées. Il y a aujourd'hui une multiplication des scènes de débat stratégique. Par exemple : « Grand Lyon, esprit d'entreprise », est la scène essentielle d'élaboration de la stratégie économique du Grand Lyon, mais elle est quand même vécue comme relativement autonome par rapport à d'autres. Le SCOT, que nous accompagnons, est un autre chantier qui n'a pas de liens toujours évidents avec les autres scènes. Le Plan climat en cours d'élaboration est assez porteur mais le lien entre ce plan et la planification et l'économie reste à construire. La Communauté urbaine a par ailleurs souhaité que l'on élabore un plan de mandat et a demandé au Conseil de développement de plancher sur le projet, là aussi on était sur un débat stratégique. Je viens là de vous citer quatre scènes et mon propos n'est pas exhaustif. Ces scènes sont parfois spécialisées, thématiques (PDU...), avec une temporalité particulière, permanente ou éphémère.

Troisième évolution, qui me frappe beaucoup dans le débat politique en France aujourd'hui, c'est la panne d'une vision à long terme, au plan local comme national. Nous sommes en période de crise et je sens que le politique s'adresse à des acteurs, à des citoyens, qui sont imprégnés par des formes d'angoisse, de peur de l'avenir. Or je crois qu'il faudrait au contraire donner à voir un futur dans lequel on retrouve de l'espérance. Dans une approche beaucoup plus « court-termiste » dans les politiques publiques, il est très difficile de trouver une place à une vision, notamment pour des documents comme le SCOT. Mais nous sommes un certain nombre à résister !

Tout cela nous alerte sur le déficit de transversalité et d'intégration. Nous avons un slogan au Conseil de développement, c'est « la métropole intégratrice ». Intégratrice des populations, avec toutes leurs diversités culturelles et ethniques ; intégratrice dans ses différentes politiques publiques, la crise amenant à ce que les politiques publiques locales soient plus présentes que jamais et beaucoup moins fragmentées qu'elles ne le sont naturellement par les différentes institutions locales, par le jeu qu'il peut y avoir entre les élus, entre les différents services, parce que même au sein de l'ingénierie on retrouve ces formes de fragmentation. Mon propos est peut-être un petit peu provocant, voire excessif à certains égards, mais c'est pour lancer le débat.

Deuxième regard, celui de la société civile. Le Conseil de développement, saisi par la Communauté urbaine de Lyon, ou parfois s'auto-saisissant, se nourrit beaucoup des débats autour de sujets comme le futur de la métropole, le sens dans lequel doivent évoluer les politiques publiques, l'identité de la métropole, la place des citoyens, leur capacité de s'approprier un projet d'avenir.

A l'occasion du SCOT et du plan de mandat, nous avons énoncé quelques messages un petit peu décalés par rapport au politiquement correct habituel :

– *Comment remédier à l'éclatement de la gouvernance territoriale à l'échelle de la région urbaine ?* La région urbaine de Lyon, qui est le véritable espace métropolitain, se développe sur quatre départements, avec onze SCOT. Le périmètre de la Communauté urbaine comme celui du SCOT de l'agglomération, qui n'est guère plus grand que la Communauté urbaine, n'a pas évolué depuis trente ans, et l'emboîtement de tout ces territoires n'est pas simple. Il y a bien un chantier inter-SCOT mais c'est quand même le plus petit dénominateur commun de ce que l'on peut partager. Les sujets qui fâchent, par exemple l'étalement urbain, font l'objet d'approches relativement molles.

Il y a une directive territoriale d'aménagement qui, bien qu'ayant été critiquée comme étant technocratique, est tout à fait appréciée par les élus. Pour vous dire franchement ce que je pense, je m'étonne que dans une loi qui vient d'être votée on ait supprimé l'opposabilité des DTA, car pour moi c'est une forme de régression de la gouvernance métropolitaine. On va les remplacer par des Directives territoriales d'aménagement durable. Mais quel intérêt cela va présenter si l'on supprime l'opposabilité ? Là, on a l'impression de faire du sur-place et, du coup, la vision métropolitaine à l'échelle de la région urbaine de Lyon qui devrait être inspiratrice de tous les SCOT est faiblement énoncée. Cela pose nombre de questions sur le rôle de l'Etat. Est-ce que la réforme territoriale va permettre de faire des avancées ou pas ? Il y a en ce moment un débat politique assez complexe sur ce sujet.

Nous disons aux élus qu'il faut absolument qu'ils bougent et qu'ils renforcent cet échelon de gouvernance métropolitaine. Vont-ils y arriver ? Notre président a un discours volontariste sur l'organisation de la métropole multipolaire. Je vois qu'à Nantes-Saint-Nazaire, il y a une conférence métropolitaine tous les ans, que Lille a pris des initiatives sur ce grand espace transfrontalier, il faut que nous fassions aussi à Lyon des choses de cet ordre.

- *Que met-on derrière le mot « développement » ?* Tout le monde dit que c'est le développement durable mais, à Lyon comme ailleurs, le développement durable c'est, un, le développement économique, deux, la solidarité, trois, l'environnement. Notre message est de dire que l'on dissocie ces trois piliers et, implicitement, on les hiérarchise. Nicolas Millet ne va certes pas contester que l'on mette le développement économique en premier mais je crois qu'il a participé, comme bien d'autres, à l'idée que l'on doit avoir une vision intégratrice de ces trois composantes du développement durable. Cela nous a conduits, par exemple, à insister sur la question de la solidarité. Dans une période grave de crise où la précarité a augmenté, il fallait aussi envoyer un message très fort sur la solidarité, le vivre-ensemble, le défi environnemental. Comment avoir un discours intégré sur le développement, qui n'est pas mesuré que par le PIB, et sur l'« économie responsable » ? Nous préconisons de conjuguer compétitivité, développement social et humain et préservation des ressources et de l'environnement. Ce n'est pas évident à faire, il faut que les politiques, les professionnels et les citoyens travaillent ensemble en ce sens.
- *La structuration multipolaire de la métropole.* Il s'agit par exemple de développer une intégration métropolitaine plus forte des politiques de transports en commun et d'urbanisme, éclatées entre une multitude de maîtres d'ouvrage. Ces futures gares autour desquelles va s'organiser une bonne partie de l'urbanisation future et qui devraient être les véritables nœuds de connexion et de centralité d'une métropole qui n'est plus référée à un seul centre principal.  
Il y a également un discours très fort sur le réseau vert, que nous partageons assez largement avec les élus. Dans beaucoup de métropoles européennes, il y a maintenant un développement des « voies vertes », d'un réseau continu de liaisons vertes qui traversent la ville et qui la relie à tous les pôles. Ce n'est pas simplement un discours sur les ceintures vertes, qui datent des années 60-70-80, et qui est maintenant dépassé.
- *L'importance de thématiques émergentes : la place de la fonction universitaire, la culture, le sport et le tourisme.* Ces thématiques ont été beaucoup sous-estimées par les urbanistes et les aménageurs, par les documents de planification également. Lille nous montre à quel point la culture, aussi bien l'événementiel que les lieux, est une dimension structurante pour l'espace urbain, pour le vivre-ensemble, pour donner du sens à la transformation de l'espace. Il y a des villes qui n'avaient pas d'image et qui maintenant existent simplement parce qu'il s'y passe quelque chose au plan culturel. Quand je dis cela, j'ai du mal à être entendu par ceux qui rédigent un SCOT. Il y a également des thématiques comme le sport, dont le Code de l'urbanisme ne parle pas non plus, qui font pourtant partie de composantes très dynamiques de l'évolution des modes de vie. Nous avons essayé de faire en sorte que le SCOT parle de tous ces sujets-là.
- *Qu'est-ce que l'on met derrière le terme « métropole durable » ?* Quelques thèmes sont ressortis, très consensuels : la ville dense, la ville intense, la ville mixte, la ville-nature. Les élus constatent que tout le monde était d'accord sur le discours, mais quand il s'agit de passer à l'acte c'est beaucoup moins évident : les citoyens rejettent le mot « densité », les riverains des programmes de logements sociaux protestent parce qu'ils considèrent que cela dévalorise leur patrimoine... Il a été demandé au Conseil de développement de travailler sur ces concepts pour voir comment ils peuvent être appropriés par les citoyens et non pas imposés de manière technocratique comme concepts à la mode par les documents de planification ou des référentiels.  
J'ai le souvenir d'un voyage à Vancouver où le thème de la densité était beaucoup porté par le maire et les services. C'est le concept d'« éco-densité », non pas la densité au sens du COS, mais l'idée d'associer à la densité des concepts de qualité urbaine, d'écologie, d'aménité urbaine. C'est un discours que l'on a du mal à tenir en France et qui devrait

conduire à beaucoup de créativité. On a parlé d'économie créative, j'appelle aussi à des formes urbaines créatives.

Notre slogan c'est : « Pour une ville plus dense et plus verte ». Je suis absolument convaincu que si l'on veut une ville plus dense, il faut qu'il y ait, au pied de chaque immeuble, une présence de la nature d'une manière ou d'une autre : les voies vertes, les trames végétales, les cœurs d'îlots... Quand on se ballade dans d'autres villes européennes, on sent parfois que l'on est un peu en retard.

Voilà quelques exemples non exhaustifs de thématiques métropolitaines sur lesquelles nous travaillons.

### **Jean-François Stevens**

Je retiens quand même une grande proximité dans les problèmes, jusque dans la recherche des solutions, parfois dans les problématiques et peut-être aussi parfois dans l'incantation. Je crois personnellement que le développement durable conduit souvent à donner plus d'importance à l'adjectif qu'au substantif alors que le développement est bien un problème de changement de comportements et de structures, ce qui est peut-être le plus difficile à faire.

Parmi les acteurs importants qui pourraient peut-être faire avancer la question dans la perspective de la panne de vision à long terme que vous évoquiez, je pense à l'université. C'est vrai qu'il y a eu un temps où il y avait pas mal de prospectivistes et où les universitaires étaient assez engagés dans l'accompagnement des élus dans la réflexion à plus long terme et que c'est peut-être plus difficile maintenant à mettre en place du fait de la crise. Mais il n'est pas possible de laisser nos concitoyens dans l'angoisse dans laquelle ils se trouvent alors que l'on peut définir quand même beaucoup de champs positifs et que les universitaires le savent.

Certes les universités sont des établissements nationaux, peut-être certaines deviendront autonomes, quand elles le voudront ; certes les universitaires sont insérés dans des réseaux mondiaux d'échanges scientifiques, mais quelle est leur implication territoriale ? Alors qu'on a tant besoin d'eux dans la définition d'une stratégie, dans le développement de la recherche et de la créativité, souvent ils sont aux abonnés absents, ou alors ce sont des grandes rencontres. J'ai participé à trois schémas régionaux de l'enseignement supérieur et de la recherche, il y avait toujours l'atelier économie/universités, l'atelier collectivités territoriales/universités, mais sur vingt ans on a toujours écrit la même chose. Cela permet aux armoires de tenir mais certainement pas aux territoires de se développer.

Michel Lussault, comment faites-vous, à Lyon, pour avancer un peu dans ce domaine ?

### **Michel Lussault, *président du PRES Université de Lyon***

Merci de me poser cette question... à laquelle je ne répondrai pas. D'abord parce que je ne sais pas y répondre et puis, ensuite, parce qu'écouter ce qui s'est dit tout à l'heure, j'ai plus envie d'intervenir comme géographe que comme circonstanciel président de l'Université de Lyon, en regrettant d'ailleurs de ne pas être Richard Florida dont nous avons abondamment parlé aujourd'hui. J'aurais pu m'appeler Michel Riviera, je serai hâlé et sportif, et je vivrai dans le monde de Oui-Oui, à 30 000 dollars l'intervention... Je pourrais vous expliquer qu'il y a la baguette magique des classes créatrices qui suffit à régler l'ensemble des problèmes, mais je trouve que ce type d'analyse est assez dévastateur parce qu'il nous fait perdre de vue quelque chose qui est aujourd'hui flagrant – pour quiconque vit au sein d'une organisation urbaine quelconque, c'est-à-dire agit, essaye de la gérer, essaye de développer un établissement public, ce que je fais et ce que nous faisons tous à notre manière autour de cette table –, à savoir l'extraordinaire et désespérante complexité de l'urbain qui exclut tout simplisme.

La théorie sur la classe créatrice est un simplisme. Soyons drôles. Aujourd'hui, être migrant clandestin, c'est faire partie d'une des classes les plus créatrices qui soit, non ? Allez-y voir.

Mais je n'ai pas l'impression que Richard Florida s'en occupe beaucoup, sauf si l'on considère que la migration des intellectuels publicitaires entre Portland et Miami est une migration importante.

Personnellement, je trouve que ce genre d'analyse est dévastateur et simpliste. L'exemple des migrants clandestins, auquel chacun est confronté dans toute cité un tant soit peu importante et connectée sur des réseaux de mobilité, montre bien que chaque individu urbain, pour subsister dans cette complexité urbaine, a besoin de faire valoir des compétences de créativité. Si l'on dit qu'il faut valoriser cette créativité-là à tous les étages de l'organisation urbaine, je suis d'accord pour l'apologie des classes créatrices. Mais je ne suis pas d'accord pour que les classes créatrices deviennent une sorte de recyclage bon chic, bon genre d'une vision qui, pour moi, est assez détestable et nous renvoie aux visions sociales, même pas paternalistes du XIX<sup>e</sup> siècle, c'est pire !, aux visions condescendantes par rapport à ce que sont aujourd'hui une grande partie des réalités urbaines auxquelles nous sommes confrontés.

Je fais partie de ceux qui disent que nous avons, hélas, dû renoncer au monde certain de la stratégie urbaine. Il faut accepter aujourd'hui de vivre dans le monde incertain de l'absence de stratégies. Parce que la complexité urbaine, si l'on y réfléchit bien, nous confronte à toute une série de questions qui sont tellement lourdes que nous ne pouvons pas nous en sortir par la certitude mais simplement par l'ouverture de l'incertitude. Une des caractéristiques les plus spectaculaires du monde urbain contemporain c'est qu'il est marqué par la multiplication des finalités paradoxales ou des finalités antagonistes. En gros, dès que l'on prend trois ou quatre objectifs, on s'aperçoit qu'ils sont contradictoires, c'est-à-dire qu'ils imposeraient pour être réalisés des choix qui sont en eux même profondément contradictoires. Cette multiplication des finalités antagonistes, tout élu la connaît dans son for intérieur, la vit au jour le jour, et dans tous les domaines, sociaux, économiques, culturels, du logement, du transport et que sais-je encore.

Si l'on y réfléchit bien, c'est lié à quoi, ça ? D'abord à la complexification du système urbain en lui-même. Parler de stratégies urbaines, c'est bien reconnaître que l'urbain d'aujourd'hui, ce n'est pas la ville d'hier, et même si l'on peut croire que c'est la continuité qui l'emporte, ce n'est pas vrai. Nous avons vécu des innovations de rupture en matière d'organisation urbaine dans les trente dernières années, nous sommes sortis de cette phase qui a été une sorte de parenthèse dans l'histoire de l'humanité qui est la phase de la ville industrielle, qui s'est constituée avant la révolution industrielle, a connu son apogée un peu avant la Seconde Guerre mondiale et qui s'est très rapidement atténuée. Dès la période de la reconstruction post-Seconde Guerre mondiale, on voit les prémices de ce que sont en train de devenir les villes industrielles, qui se transforment peu à peu en organisations urbaines qui sont régies par d'autres cadres.

Nous n'avons absolument pas compris que l'hypermobilité, le développement des télécommunications, la mutation des systèmes productifs, tout cela allait subvertir les cadres classiques, cadres classiques qui nous servaient à rendre intelligibles les villes et qui nous servaient donc à agir sur les villes. Et comme l'urbanisme classique a été créé au XIX<sup>e</sup> siècle, pendant la période de constitution de cette ville classique, il n'était pas très difficile de se rendre compte que l'apparition de cet urbain de rupture allait nécessiter la constitution d'un urbanisme de rupture par rapport à cet urbanisme classique. On peut admirer Cerdà aujourd'hui, mais on peut l'admirer comme on admire une langue morte. Sa pensée est géniale en 1870, elle n'est plus aujourd'hui une pensée opératoire, même si on peut lui trouver un certain nombre d'éléments qui permettent d'améliorer la réflexion sur le contemporain, mais comme on peut trouver chez Platon des éléments qui aident à vivre aujourd'hui. Mais le monde de Platon n'est pas le nôtre, j'espère que tout le monde s'en est rendu compte.

Deuxième chose, apparition de l'individualisme, ce que j'appelle l'individualisme de la reconnaissance. Nous sommes sans arrêt confrontés aujourd'hui à des individus qui exigent la

reconnaissance pour ce qu'ils sont. Comment ne pas penser que cela allait radicalement changer la donne ? Je n'ai pas de jugement de valeur par rapport à cela, je dis simplement que cela met tout élu dans la seringue quand il s'agit d'essayer de répondre à la multiplication de ces désirs de reconnaissance individuelle qui ne sont pas en général concordants, voire pas convergents du tout, quand ils ne sont pas radicalement divergents.

Troisième chose, promotion du fait communautaire. En France, on va vous expliquer que ce sont des choses qui n'existent pas, que nous sommes le pays de la laïcité, de l'intégration républicaine, de l'égalité, de la fraternité, des comices agricoles et d'autres choses qui nous sont tant spécifiques. Cela étant, mesdames et messieurs, le communautarisme, il est là, ce n'est même pas une question de jugement de valeur encore, c'est une question de faits, le multiculturalisme travaille toute société urbaine, quelle que soit sa taille.

J'ai récemment lu une étude très fouillée faite par des collègues italiens sur le multiculturalisme et le communautarisme dans les petites villes de l'Italie du Nord : dans le moindre bled, vous avez aujourd'hui des communautés migrantes qui se constituent plus ou moins clandestinement. Et d'ailleurs, ce n'est pas complètement sans lien avec l'apparition et puis le développement du vote Ligue du Nord dans les villes du Nord. Le communautarisme est là et, en ce sens, c'est aussi un communautarisme de la reconnaissance, qui d'ailleurs se croise avec l'individualisme de la reconnaissance parce que, au sein d'une communauté, on existe en tant qu'individu estimant qu'il doit être reconnu à la fois comme individu et comme appartenant à une communauté qui, elle-même, veut être reconnue comme communauté d'individus aspirant à la reconnaissance. De cela, on ne sort pas si l'on n'a pas la volonté de l'aborder.

Quatrième élément, il y a une multiplication des agendas politiques, au sens anglophone du terme, une multiplication des intervenants politiques, avec leurs priorités, leurs finalités, leurs outils, leur légitimité, leur moyens d'action, qui tous veulent faire admettre à l'autre qu'ils sont plus importants que l'autre ou au moins aussi importants. Je me souviens de René Vandierendonck qui un jour intervenait devant Claude Bartolone, le ministre de la Ville, pour dire que quand on est élu local et que l'on essaye de comprendre la politique de la ville, il fallait y passer des jours avant de comprendre ce que l'on allait pouvoir faire de tous les instruments et de tous les acteurs avec leurs agendas qui étaient projetés dans le bureau du maire pour, toutes affaires cessantes, réaliser les actions qui s'imposaient. C'est devenu un tel bazar, pour être aimable, qu'on est obligés de se combiner avec tout cela.

Je pourrais multiplier les exemples qui montrent qu'aujourd'hui le système urbain est vulnérable, parce qu'il est justement un système urbain qui est marqué par ses finalités paradoxales. C'est un système urbain qui est à la fois très puissant, beaucoup plus puissant que n'ont jamais été les systèmes préalables, il regroupe de surcroît plus de la moitié de la population mondiale, bientôt 60 %, bientôt 75 %. Il est donc extrêmement puissant et, en même temps, extrêmement vulnérable, et la vulnérabilité s'accroît à mesure que la puissance s'accroît. De surcroît, il est non piloté. Il n'y a pas de pilote dans l'avion, il n'y a pas de méta-intentionnalité, il n'y a pas de personnes qui sont capables de dire, ce que Jean Frébault a exprimé tout à l'heure : voilà ce que l'on va faire. Moi je pense qu'il ne peut pas y en avoir, qu'il ne doit pas y en avoir et que l'auto-organisation du système est une composante de ce système qu'il faut prendre en compte pour essayer quand même des moyens de régulation mais qui ne seront pas les moyens de pilotage qu'on avait inventés au moment de la ville industrielle.

Comment inventer de nouvelles perspectives ? Je crois qu'il faut d'abord admettre que nous souffrons dans nos réflexions sur le gouvernement urbain d'un déficit qui est que nous ne sommes pas capables de reconnaître la multiplication des expertises. Aujourd'hui, on peut le regretter, mais tout un chacun se présente, peut se présenter, va se présenter, comme l'expert capable de dire le vrai sur une situation urbaine donnée – les élus savent de quoi je parle.



Chacun devient l'expert d'une situation et est capable d'universaliser son point de vue, et il est capable de le faire d'autant plus que, maintenant, il y a des outils pour cela. Beaucoup plus qu'il y a trente ans où l'on avait, nous experts, un métier en or. On avait une sorte de monopole de l'accès à l'information, de monopole de l'usage de certains discours et de certaines images, mais c'est terminé, tout ça ! La multiplication des expertises n'arrêtera pas, elle va au contraire aller en croissant et en embellissant dans tous les domaines : les parents d'élèves, les amateurs de musique contemporaine, les adorateurs du pétunia sous serre... Tout le monde va y passer, va devenir expert à un moment ou à un autre. Et il y a énormément d'expertises en circulation dans la société, de fait. C'est pour cela que la notion de classe créatrice me choque, car je suis plutôt de ceux qui pensent qu'un des enjeux aujourd'hui, quand on dit développer la société de la connaissance, c'est de ne pas se limiter à un groupe social mais de considérer que c'est aussi un mode de fonctionnement normal de la plupart des individus que d'être capables de valoriser leur expertise.

La vraie question qui se pose n'est donc plus de dénier ces expertises, de les invalider comme la plupart des politiques publiques ont l'habitude de le faire, notamment les politiques publiques d'Etat, il faut bien le dire. Vous me direz, quand on voit la manière dont les politiques publiques d'Etat traitent l'expertise des élus locaux, par exemple autour de la taxe professionnelle, on peut bien comprendre qu'elles se contrefichent des expertises habitantes. Tout le monde est logé à peu près à la même enseigne, ça rassure.

Il y a véritablement une nécessité de cette reconnaissance, qui est aujourd'hui extrêmement difficile parce que l'on ne sait pas ce que cela veut dire et, en plus, on n'a pas les systèmes qui permettent ça. Parce que ce que l'on appelle le débat public en France va être au débat public ce que Richard Florida est à la sociologie urbaine... C'est quelque chose qui y ressemble d'assez loin mais, globalement, quand on gratte un peu, on s'aperçoit qu'il n'y a pas grand-chose. Nous n'avons pas en France, pas seulement en France mais particulièrement en France, inventé ce que l'on appelle un véritable débat public, pas une confrontation brutale d'avis divergents mais une capacité à valoriser dans un espace public d'interlocutions des expertises pertinentes. Il existe des méthodes pour cela, notamment dans le monde anglophone et en particulier aux Etats-Unis.

Je crois aussi qu'il faut renoncer au périmétrage a priori des politiques publiques et des interventions sur l'urbain. Je suis un des plus farouches défenseurs de l'idée qu'il faut tuer l'idée de découpage. Je pense que la recherche des périmètres d'action est vouée a priori aujourd'hui à l'échec parce que l'échelle des phénomènes urbains est aujourd'hui telle, compte tenu d'effets de mobilité et des télécommunications, qu'aucun périmètre ne tient très longtemps à partir du moment où on l'a défini. On le voit bien dans le cas de Lyon, où aujourd'hui le maire de Lyon, de Saint-Etienne, de l'Isle-d'Abeau, peut-être de Vienne, peut-être même de Bourg-en-Bresse, discutent ensemble sur la très grande métropole. Mais même lorsqu'ils s'y mettent, immédiatement il y a des choses qui échappent.

Je crois donc qu'il faut admettre qu'en réalité il n'y a que des périmètres ad hoc, que des découpages ad hoc. C'est-à-dire qu'un des préalables de toute action publique c'est d'abord de définir le découpage, et que ce découpage est de moins en moins un découpage en aires mais de plus en plus un découpage qui compose des espaces en écume, en réseaux, des espaces atomisés, diffractés au bord. Parce que ce sont des espaces qui correspondent au fonctionnement urbain contemporain lié à l'hypermobilité. Mais c'est très compliqué, ça, parce qu'on ne sait pas faire tourner les instruments de l'urbanisme classique en sortant des découpages en aires fixés a priori une bonne fois pour toute et en inventant des découpages en écume qui sont circonstanciels à chaque sujet que l'on aborde.

Cela veut dire qu'il faut admettre que, pour une politique scolaire, on n'a pas les mêmes découpages que pour une politique de transports en commun et l'on n'a pas les mêmes découpages que pour une politique universitaire. Moi, quand Gérard Collomb vient me

demander ce que l'université peut faire pour le développement métropolitain, je lui dis beaucoup de choses, et d'abord que le découpage des problématiques universitaires n'est pas celui du territoire métropolitain exclusivement. Il peut l'être, cela peut le rencontrer, et il faut que l'on réfléchisse aux conditions de cette rencontre, mais très souvent ça ne sera pas cela. Mais ce n'est pas parce que ça n'est pas cela qu'il faut nous oublier parce que, pour nous puissions avoir rencontre, il faut que vous nous preniez en compte, y compris dans nos fonctionnements, qui dépassent votre cadre d'intervention.

C'est aussi pour moi une manière de terminer en disant que ce refus des découpages s'accompagne chez moi également d'un refus de la surdétermination d'une action sectorielle par une vision étroite des choses. Je suis de ceux qui refusent que l'université soit aujourd'hui uniquement intégrée dans les politiques publiques sous l'angle du développement économique. Bien sûr que les universités sont des acteurs du développement économique, à la fois directement et indirectement, qui pourrait le nier ? Mais, en même temps, l'université ce n'est pas que cela, l'université ce n'est pas que le développement des forces productives, ce n'est pas qu'un élément de contribution notable à l'accumulation du capital primaire, c'est aussi autre chose. C'est aussi des choses qui ne servent a priori pas à grand-chose, des choses gratuites, des choses qui renvoient à la culture, qui renvoient à l'érudition la plus centrée sur elle-même, et c'est aussi cela qu'il faut valoriser, ce que beaucoup d'élus ont du mal à comprendre.

Vous voyez que sans répondre à votre question, j'essaie quand même d'y apporter quelques éléments. Je dirais qu'il faut passer aujourd'hui d'une logique de politique urbaine, qui était une logique intégratrice, concertante, avec un chef d'orchestre qui indiquait la direction, à une logique ensemblière, circonstancielle, au cas par cas, qui est, pour finir sur la métaphore musicale, beaucoup plus proche du mode improvisationnel du jazz que du mode concertant de la symphonie. L'objectif est, à chaque fois, de trouver le bon ajustement momentané entre des acteurs nombreux qui, chacun, poursuivent leurs finalités et qui, aucun d'entre eux, n'y renonceront au bénéfice d'un collectif qui aujourd'hui est de plus en plus difficile à définir de manière essentielle, stable dans le temps. Le sens du collectif aussi bouge tous les jours, et c'est aussi cela qui est difficile à intégrer dans nos politiques publiques.

### **Jean-François Stevens**

Je ne suis pas certain que le fait que tout devienne variable empêche néanmoins la réflexion et la construction d'une stratégie, nous pourrions en discuter tout à l'heure.

La stratégie d'Euralille a été l'ouverture sur l'Europe du Nord-Ouest, avec le tunnel, avec le TGV. La métropole lilloise est devenue une métropole très attractive dont on dit même qu'elle est la meilleure métropole en bilan carbone parce qu'on peut y arriver sans consommer trop de carbone grâce au TGV. Est-ce qu'il y a encore d'autres aménagements, d'autres liaisons à envisager pour prolonger ou modifier cette stratégie ?

### **Philippe Menerault, *enseignant-chercheur à l'Université de Lille 1 – Sciences et technologies***

Sur la question d'une stratégie des métropoles françaises, Michel Lussault et Jean Frébault ont parlé de la question de l'intentionnalité, voire d'une méta-intentionnalité. Quand on se réfère aux définitions qui sont liées à l'idée de stratégie, on a assez naturellement ce terme qui vient à l'esprit. C'est tendre vers un but commun, vers un projet, au sens étymologique du terme, en mobilisant un système d'acteurs qui soit un système que l'on voudrait cohérent, stable, ouvert autour de l'idée de gouvernance mais aussi inscrit dans la durée, notamment par rapport aux problématiques qui sont celles de l'évaluation.

Cela étant, et là je rejoins les deux exposés précédents, on voit bien le risque d'une telle définition, d'un tel schéma, qui correspond à une vision normative et balistique de la stratégie

assez réductrice par rapport à la manière d'envisager cette question. Les risques sont là de déboucher, quand on parle de réflexion stratégique, sur un certain nombre d'opérations d'aménagement qui peuvent être décortiquées mais sans que le tout n'apparaisse comme davantage que la somme de parties. Par exemple, dans le domaine des transports cela revient à se focaliser sur la réalisation d'une infrastructure sans prendre la mesure des différentes échelles concernées et de l'ensemble des espaces et des réseaux mis en connexion. Autre exemple, celui d'un développement durable qui parfois s'épuise dans la production d'écoquartiers, dans leur diffusion, dans leur multiplication qui finit par étouffer le sens d'une véritable réflexion stratégique sur la forme urbaine, au profit de la dimension technique d'une *Haute Qualité Environnementale* bornée au seul niveau du quartier.

Une réflexion stratégique c'est peut-être d'abord la capacité à imaginer, c'est-à-dire former des images, pour essayer de dégager une représentation qui soit une représentation partagée de l'évolution de l'organisation de ce qui fonde la ville, c'est-à-dire une manière de vivre ensemble, et ensuite d'incarner ces images dans une traduction qui peut être une traduction spatiale, géographique. Jean Frébault disait que, dans la stratégie, il s'agit de donner du sens, et au départ c'est bien ce dont il est question.

Dans les travaux menés l'année dernière dans le cadre des réflexions sur Ville 3000, il y avait un exercice assez intéressant qui a été demandé aux étudiants de l'IAUL par la municipalité de Lille qui consistait à monter une exposition sur des principes, sur des valeurs qui pourraient qualifier la ville de demain. Cette exposition a été montrée à Saint-Sauveur, récemment à la Maison d'architecture et de la ville, et va certainement tourner dans d'autres lieux. Les valeurs qui apparaissaient étaient celles d'une ville qui pouvait être active, qui pouvait être créative, qui pouvait en même temps être douce, qui était faite de liaisons, qui était compétitive, qui était intense, qui était une ville solidaire, qui était une ville numérique aussi, pour rebondir sur les propos de Michel Lussault par rapport au développement des télécommunications, par rapport aussi à l'idée d'une subversion des cadres classiques d'analyse. Il s'agissait donc d'essayer de trouver des valeurs susceptibles de montrer la ville de demain.

Un des éléments de réflexion intéressant posé par cette exposition concernait la notion d'intensité. On a beaucoup parlé de la ville intense, que l'on associe souvent à la ville dense, mais la densité n'est qu'un aspect de l'intensité, me semble-t-il, et Jean Frébault a évoqué l'idée des aménités urbaines qui s'y rattachent. L'intensité c'est aussi d'une certaine manière les échanges, la question des lieux d'échange où les flux sont extrêmement concentrés et importants sont eux aussi porteurs d'intensité urbaine. Sur un autre registre, l'intensité c'est aussi la confrontation, la manifestation. On retrouve ces éléments dans le travail réalisé par ces étudiants et je trouve que c'est une bonne approche, un premier plan par rapport à l'idée d'une définition de stratégies, mettant en avant la notion de valeurs urbaines.

Pour revenir sur les démarches stratégiques associées à des objets et, en l'occurrence, associées aux questions de transport, un des éléments de discussion proposé pour cette table ronde était la question de l'articulation des démarches stratégiques des différentes collectivités en présence par rapport à l'idée d'une stratégie métropolitaine. Il y a ici une référence que l'on peut prendre qui est liée à la territorialisation de la grande vitesse ferroviaire où, avec l'arrivée du TGV dans le Nord-Pas-de-Calais, un projet de transport qui s'est accompagné d'un grand projet d'aménagement associant la ville de Lille, la Communauté urbaine, la Région aux autres acteurs, dont Euralille, la SNCF, etc., a été réalisé. C'est un projet qui, dans les années 90, a permis d'unifier le territoire métropolitain et de renforcer aussi en interne et vis-à-vis de l'extérieur sa lisibilité territoriale.

L'autre élément c'est que cette territorialisation de la grande vitesse ferroviaire a également permis d'irriguer l'ensemble du territoire régional en dotant de nombreuses villes-centres Nord-Pas-de-Calais – Lens, Douai, Valenciennes et autres – d'accès directs au TGV. Il y a un

projet global qui a été négocié et mis en œuvre autour de cette arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

Cet épisode m'amène à rebondir sur la question de la territorialisation des stratégies métropolitaines qui comporte une triple dimension : existentielle, physique et organisationnelle. Il y avait d'abord une dimension véritablement existentielle autour de ce projet, face à une interrogation des acteurs qui se demandaient quel pouvait être le destin métropolitain d'une agglomération en crise économique, sociale et spatiale, et qui hésitaient entre deux orientations : d'un côté, l'idée de la métropole marchande et, de l'autre, l'idée du soutien à la métropole industrielle en crise. Il y avait à la fois cette dualité et cette tension ; or, la prise en charge politique de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, d'une certaine manière, a permis de dépasser ces clivages.

Il y a également une dimension physique, ou matérielle, directement associée à cette grande vitesse ferroviaire. Elle se traduit par un bouleversement des rentes de situation sur le réseau ferroviaire nord-européen à grande vitesse, au profit de Lille et donc au détriment d'un certain nombre de collectivités ; ce n'est pas un jeu à somme nulle. Dans la matérialisation du réseau, la Sambre qui bénéficiait auparavant de nombreuses relations ferroviaires en direction de la Belgique, de l'Allemagne et des Pays-Bas a été perdante en termes de dessertes et d'accessibilité. Il en va de même pour Boulogne puisqu'il existait auparavant des relations rapides entre Paris et Londres articulant le train à l'aéroglesseur sur le site de l'Hoverport du Portel, ou le train à l'avion dans l'aéroport du Touquet. Mais, aussi bien dans le cas du Portel que dans celui du Touquet, s'il existait une logique de correspondance entre modes de transport il n'y avait aucun projet urbain derrière ces commutations. Au contraire, avec la territorialisation de la grande vitesse ferroviaire, le passage par Lille a entraîné une profonde transformation des rentes de situation mettant en cohérence l'armature urbaine régionale et l'organisation des dessertes, tout en permettant la réalisation d'un projet métropolitain associé à une gare de passage dont le projet hantait les documents de planification depuis un siècle et demi.

Enfin, l'idée de territorialisation touche une dimension organisationnelle autour du jeu des acteurs. Elle associait alors une figure d'élus manager autour d'un projet nécessitant la construction d'un consensus local et l'utilisation d'une rhétorique mobilisatrice, portée sur les questions du développement économique (la « turbine tertiaire » de P. Mauroy) et de l'ouverture européenne (le marché unique).

Aujourd'hui, cette dimension organisationnelle a évolué et le système est beaucoup plus fragmenté. Jean Frébault évoquait la multiplication des scènes de débat stratégique dans le cas lyonnais ; la même perspective se retrouve dans le cas lillois. Il y a peut-être aujourd'hui, en termes de stratégie, la nécessité de réactiver un processus de coordination entre les différents acteurs. On voit là aussi que c'est un enjeu dont les élus sont tout à fait conscients et dont les ferments sont déjà à l'œuvre. Je pense, par exemple, au travail qui a été fait au niveau de l'Agence d'urbanisme sur l'évaluation du schéma directeur, je pense également à tout ce qui concerne les grands débats, sur la mobilité, sur l'habitat, qui ont été lancés à la Communauté urbaine. Au niveau régional, ce sont aussi les « fabriques » de prospective régionales qui ont été mises en place. Il existe bien des lieux qui sont – ou devraient être – des lieux de coordination des acteurs.

Pourquoi activer ces éléments de coordination ? L'un des signes de cette nécessité peut se trouver dans les documents de planification actuels qui ne s'accordent pas forcément entre eux, sur les objectifs ou sur les moyens à mettre en œuvre pour parvenir à des objectifs partagés. Je pense par exemple au couple schéma directeur/plan de déplacement urbain qui insiste, en termes de moyens, sur la mise en œuvre du tram-train pour la métropole lilloise, avec six lignes qui étaient projetées à l'horizon 2008. A côté de cela, dans l'autre couple composé du SRADT/schéma régional des transports (approuvés en 2006), le tram-train

est simplement une hypothèse à explorer. C'est donc un système considéré avec la plus grande prudence dans ces documents de planification ; la Région préférant le développement d'une politique axée sur le train régional. Or, du point de vue de l'aménagement, derrière cette dichotomie se pose la question du nombre, de la localisation et de la nature des lieux d'échange qui vont permettre d'articuler des modes de transport différents (tram-train ou TER) à des projets urbains.

En même temps, il existe bien une vision partagée sur l'échelle d'intervention, sur la nécessité d'organiser une réflexion stratégique au niveau d'une aire métropolitaine qui inclut, d'un côté, la dimension transfrontalière et, de l'autre, l'arc métropolitain sud. Il s'agit donc de construire des éléments de connaissance sur la globalité de ce territoire. Jean Frébault a dit tout à l'heure que l'emboîtement de tout cela n'est pas simple, c'est vrai à Lyon comme à Lille.

Une question a été posée tout à l'heure sur la distinction dans les stratégies territoriales entre ce qui concerne la constitution du territoire de l'agglomération et ce qui concerne la réussite d'une insertion dans un jeu concurrentiel des métropoles. Là, on pourrait prendre la question soulevée dans le contexte lillois d'une nouvelle gare, avec le problème de l'intérêt ou non de sa création et celui de sa localisation. D'un côté, il y a une réflexion sur l'opportunité de l'ouverture d'une gare TGV internationale en périphérie, contre l'idée de conforter la gare de Lille-Europe et, d'un autre côté, il y a une réflexion sur l'ouverture d'une nouvelle gare ferroviaire de portée régionale, avec pour objectif de renforcer l'accessibilité et la desserte intra-régionale, en s'appuyant sur différents sites mutables possibles ayant eu un passé ferroviaire (Saint-Sauveur ou la gare de Lille-Sud).

Ces deux projets sont abordés dans les débats de façon disjointe parce que ce ne sont pas les mêmes acteurs qui les portent. Derrière l'idée de la gare TGV internationale, il y a l'impulsion de la Chambre de commerce et d'industrie qui, en revanche, est peu intéressée par la question d'une gare de portée intra-régionale. Pourtant, les deux projets se trouvent liés à travers l'unité du réseau ferroviaire, mais aussi par l'origine de leur financement éventuel qui imposera des choix. Or, l'option d'une gare TGV en périphérie, ce n'est pas seulement le choix d'une gare, d'un arrêt, il y a derrière une perspective d'aménagement avec l'idée de réaliser une ville nouvelle sur des terrains qui sont aujourd'hui à vocation agricole. Est-ce ce que l'on souhaite dans un contexte démographique, économique et urbain qui n'est plus celui des années 1970 ? N'est-ce pas schizophrène en regard des discours sur la démarche de renouvellement urbain ? Au contraire, accorder une priorité à l'amélioration du maillage du système ferroviaire métropolitain en le dotant notamment d'une nouvelle porte d'entrée sur Lille constituerait un moyen de mieux connecter les différents projets urbains engagés à l'échelle de la métropole, sur des terrains en mutation et proches du rail.

**Nathan Starkman, directeur général de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole**

Comme tout a été dit, ou à peu près, je vais faire un truc impressionniste en parlant de ce que j'ai noté au passage et qui me paraît moins répété que le reste. D'abord je vais dire qu'il y a des mots que j'ai bien aimé entendre : complexité, incertitude, fragilité. Je pense que ce sont des mots forts pour parler du développement en général, du développement urbain en particulier maintenant.

Je ne vais pas parler du débat sur la troisième gare, sauf pour faire une blague qui me tient à cœur. Je pense que cette métropole a le génie des faux débats : on lance un débat en posant une question et, avant même que quiconque ait ouvert la question, on se bat, chacun a une grosse massue avec la réponse dessus. Pour la gare TGV, tout le monde se bat à coups de réponses mais personne n'a commencé à regarder s'il y avait une question et où. C'est tout ce que je dirai sur la gare TGV aujourd'hui.

Nouvelles questions, anciennes questions. On parle de nouvelles questions, les nouveaux défis, les trois crises, économique, environnementale et sociale, or moi je n'ai pas l'impression que les questions soient nouvelles, j'ai l'impression que l'on tourne depuis longtemps autour des mêmes questions. Sans doute Lille, pour des raisons historiques avec d'autres villes industrielles, avait des raisons d'être en avance sur ces questions-là.

La question de l'attractivité. Une ville dont la population part, une démographie qui est aujourd'hui légèrement positive avec un solde migratoire très défavorable, de plus en plus défavorable, des prévisions démographiques qui nous amènent à la croissance zéro dans peu de temps, voire peut-être à des baisses. Cela vaut ce que valent les prévisions mais cela mérite que l'on s'y attarde. Il y a la question qui a été bien posée par plusieurs des participants à la table de la mobilité, qui devient de plus en plus grande et qui pose des problèmes d'attractivité. Comment est-on attractifs dans un contexte où la mobilité devient plus simple ? Et ce n'est pas seulement la mobilité des classes créatives qui peuvent aller habiter à Paris même si elles travaillent à Lille, c'est aussi la mobilité de ceux qui vont habiter à trente kilomètres et qui font les allers et retours en voiture sur l'autoroute le matin et le soir.

Idem pour les questions de dégradation économique, c'est toute la question de la mutation économique du territoire, et les questions de dégradation sociale, dégradation environnementale qui ont été très liées à la dégradation économique puisqu'on est dans un monde urbain où l'économie, l'industrie, avaient fabriqué la ville en se développant elles-mêmes.

Ce sont des questions anciennes sur lesquelles je pense que la métropole lilloise, où a été inventé le terme de renouvellement urbain, a peut-être quelques idées positives et déjà testées de solutions. Ces questions sont toujours à l'ordre du jour.

Je dirai un mot de la complexité, qui a été très bien décrite par Jean Frébault. Il y a le foisonnement des documents, avec des pièges : la nouvelle DTADD n'est pas opposable, mais tous les projets qui la mettent en œuvre le sont. Allez comprendre... Le SRADT, un schéma d'aménagement à l'échelle régionale, pas de valeur opposable, accompagné maintenant par les DRA puisque la Région a souhaité transformer son document d'urbanisme en directives régionales, non opposables également. Ces démarches sont passionnantes, mais tout cela complique beaucoup la vie de tout le monde, surtout quand l'exercice consiste à marcher sur des œufs, c'est-à-dire à ne rien dire qui fâche, avec très peu de moyens derrière pour mettre ça en marche.

Même chose pour la démultiplication des niveaux. Nous, nous faisons un petit SCOT sur un petit territoire, il y a huit SCOT autour, plus les deux schémas d'aménagement belges qui sont également riverains de la métropole lilloise, donc on fait un SCOT sur un territoire totalement inadapté, qui ne correspond plus à aucune réalité ni économique ni sociale, ni de vie de la population.

Des problèmes de convergence entre les niveaux. Moi je trouve qu'il y a énormément d'efforts qui sont faits pour faire converger tous les niveaux. C'est ce que je vois par exemple si je regarde le nouveau plan économique de la Métropole inscrit dans celui de la Région. Il y a également deux démarches métropolitaines, une démarche franco-belge qui s'appelle l'Eurométropole, et une démarche franco-franco-franco-belge qui s'appelle l'Aire métropolitaine où les Belges sont observateurs, qui se développent en même temps.

Autant de démarches qui sont loïsibles – ce sont des territoires qui sont enfermés au début, quelque part – mais qui correspondent à des territoires différents pour des questions différentes. En regardant cela, je me dis que c'est lourd, cela nécessite une implication technique, je crois qu'elle y est, cela nécessite une implication politique. On a quelquefois du mal à être portés par nos élus sur ces démarches, mais comme ce sont des démarches d'abord politiques, elles ont indispensablement besoin du portage des élus.

Je vais poser une autre question. On est plongés dans ces démarches, dans leur difficulté, qui est normale parce que ce sont de grandes idées débutantes, balbutiantes et nécessaires. Mais je pense que les problèmes se passent peut-être à l'autre bout de l'échelle, à l'intérieur des territoires des EPCI où sont souvent les grands enjeux de la ville intense, que ce soit la Communauté urbaine ou les communautés de communes qui sont autour. Là, on voit bien que, même si les idées avancent fort, rien n'est gagné, il y a encore énormément à progresser. Le pouvoir prescriptif des structures intercommunales sur les niveaux en dessous, moi je dirais aujourd'hui que je ne le sens pas encore posé et gagné.

Nous, nous allons faire notre SCOT avec, bien sûr, les procédures de concertation ouvertes, on travaille avec le Conseil de développement depuis longtemps, et on ouvrira vers la société civile, je ne sais plus exactement jusqu'où mais sans doute très très loin d'après ce que j'ai entendu aujourd'hui. Mais, là encore, je pense qu'il faudra que l'on passe par un portage politique fort. Nos élus qui portent le SCOT aujourd'hui sont hachés entre des procédures multiples, sur des temporalités qui ne se correspondent pas : PDU, PLH, PLU, SCOT... Tout le monde, pour des raisons loïsibles, légales ou circonstancielles, veut modifier ou remettre sur le tapis ces documents, ce qui fait que tout cela se fait dans un joyeux bigornage dont on espère que la loi qui va venir y mettra un tout petit peu de simplification.

Pour finir, je pense que, à la fois sur les méthodes, le portage et le partenariat à trouver avec tous les acteurs du développement du territoire, nous avons besoin de trouver des énergies nouvelles, nous avons besoin de nous ressourcer. Je dois dire que je suis extrêmement intéressé par la démarche qui a été faite sur le Grand-Pari(s). J'ai été extrêmement intéressé plus récemment, parce que j'ai eu l'occasion d'y tremper, par la démarche qu'a lancé Reims, qui est une fille, mais une belle fille, de la démarche parisienne, où l'on change un peu les règles du jeu, on essaie de travailler sur du projet multi-échelle, c'est-à-dire qu'on sort d'un défaut que l'on peut reprocher aux documents d'urbanisme – j'espère que le futur SCOT de Lille ne l'aura pas –, à savoir d'être beaucoup du discours et peu du projet. Là, on entre sur des ambitions de projets complexes à des échelles multiples et, surtout, avec des démarches de débat, d'association de la société, de médiatisation qui sont intéressantes.

Franchement, sur la poursuite de nos documents d'urbanisme, je pense que cela vaudrait le coup que l'on se pose la question, ici, de trouver quelque chose, pas forcément ce qui a été fait ailleurs, un type de relance dans ces catégories.

### **René Vandierendonck**

Je trouve très intéressant qu'il y ait ce genre de rencontres parce que je n'ai pas oublié que c'est dans les universités, et notamment à Lille 2, que s'est soutenue la thèse de droit sur les franchises universitaires. Comme l'a dit Michel Lussault, heureusement qu'il y a encore des lieux où la recherche n'est pas asservie à l'adaptation à la production et où elle permet d'avoir la distanciation critique nécessaire avec la vie sociale.

Les élus ont aussi besoin, et c'est voulu comme tel par la présidente Martine Aubry, de lieux où, un petit peu en dehors du positionnement institutionnel, ils puissent tout simplement échanger, réfléchir. Vous allez donc avoir une expression d'un élu en freelance, mais qui a roulé sa bosse sur plusieurs collectivités, qui a toujours fait de la politique de la ville, de l'aménagement et de l'urbanisme à toutes les échelles territoriales et à toutes les échelles de temps. Même si l'on sait bien que l'expérience n'est qu'une bougie qui n'éclaire que celui qui la porte, je vais en tous les cas tenter un témoignage.

J'ai beaucoup aimé ce qui a été dit sur incertitude, conjecture, conjoncture, relativité des découpages, prétentions des politiques. Là-dessus, un point de repère très clair : s'il y a une réforme à faire des collectivités territoriales, c'est de replacer les choses au bon endroit. La compétence d'aménagement et d'urbanisme doit être replacée au niveau régional, c'est là qu'est l'élaboration du schéma régional d'aménagement et d'urbanisme, c'est de mon point de

vue là que doit se gérer aussi, avec l'autonomie et l'indépendance nécessaires, le nécessaire rassemblement des agences de développement et d'urbanisme. A l'évidence, c'est là que s'articulent pour le mieux les différentes échelles.

Aujourd'hui, un tiers des accédants de cette métropole vont en dehors du périmètre métropolitain, 50 % des cadres de la région résident dans le périmètre de la métropole lilloise. L'ensemble des problématiques et des rétrécissements temporels transports implique de raisonner à une autre échelle. Il ne faut pas se la jouer métropole ou grande métropole, il faut dire qu'il y a quelque chose à faire d'intelligent dans la région et ça, ça peut être relativement simple. Ils ont déjà la compétence schéma régional d'aménagement, allons jusqu'au bout, outillons-les pour qu'ils aient la compétence SCOT, simplifions les SCOT et remettons cela à la bonne échelle. Aujourd'hui, le SCOT de la métropole, même avec Nathan Starkman, même avec l'héritage de Francis Ampe et de ses mentors de l'époque, ce n'est vraiment plus le débat. Le débat c'est de voir que l'échelle pertinente pour penser le développement est l'échelle régionale et, je dirais même, dans la problématique qui est la nôtre, une échelle eurorégionale. S'il y a bien une originalité à penser là-dessus c'est comment on conçoit un projet de développement et une stratégie de développement à cette échelle-là.

On a la Région qui fait son SRADT, il n'y a pas de règle d'opposabilité en matière de ville intense mais elle dit : je fais avant la lettre, avant les Grenelle, avant tout ce que vous voulez, une directive régionale d'aménagement du territoire et je mets tout le monde autour de la table, je fais de la pédagogie, j'apprends aux acteurs comment ils peuvent progresser là-dessus. Cela a le mérite d'exister, je ne crache pas dans la soupe, mais ce n'est pas opposable. Moi, j'arrive à côté de Jean-François Caron et je dis, parce que ça je sais que les élus vont le comprendre : ce n'est pas opposable mais si vous venez avec un seul dossier qui est contraire à ça, la Région ne paiera pas... C'est la seule opposabilité que l'on peut singulièrement alléguer ! Le préfet, qui a ses compétences, voyant la Région faire sa pédagogie active avant le Grenelle, se lance et fait sa directive, la DDTA, etc., et il lui faut environ cinq à six mois pour caler les agendas pour avoir autour de la même table le président de la Région, le président du Conseil général, la présidente de la Communauté urbaine et tous les grands fieffeux du Royaume qu'il faut avoir pour dire qu'il lance une directive, directive opposable. Après, vous avez le texte qui change toutes les quarante-huit heures...

Les Agences, dont je ne suis pas suspect de ne pas vouloir le maintien et le développement, on les régionalise et, en même temps, on les met à la bonne échelle et on en fait des éléments qui vont répondre à une question à laquelle, ici, congénitalement, ils ne peuvent pas répondre : que fait une métropole par rapport au reste du territoire ? Qu'apporte la métropole lilloise au reste de la région ? Si, de temps en temps : « *Quand même ! On a participé à des travaux sur la plate-forme de Dourges !* » C'est bien... Vous trouverez une ou deux choses comme ça, mais c'est tout ! Or cette question est quand même centrale, vous ne pouvez pas être métropole régionale et ne pas vous poser la question de ce que vous apportez au reste du territoire.

Tout ce petit monde-là, ça coûte aussi ! Des agences, aujourd'hui il y en a treize qui sont apparues ici... « *T'as pas ton agence !* », « *Non...* » « *T'as pas ta SEM d'aménagement !* », « *Non...* ». Je caricature mais je crois qu'il y a quelque chose de profondément pervers dans le système. Je voudrais vous donner à réfléchir sur ce point.

Deuxième point pour Jean Frébault. Franchement, quand le maire de Roubaix va à Lyon, c'est Cosette devant la vitrine d'un magasin de jouets ! Honnêtement, quand on voit comment cette Communauté urbaine a, au sein même de ses services, intégré la politique de la ville, conduit des opérations de grande ampleur, bien sûr avec une bonne politique ou de gouvernance peut-être un peu moins complexe, bravo ! Allez au MIPIM, à Cannes, voir le stand de la COURLY, allez voir depuis combien de temps la COURLY est capable de dire : « *Voilà comment nous avons intégré et rendu opposable le schéma directeur d'urbanisme commercial*



*dans nos documents d'urbanisme.* » Ou encore : « *Voilà comment nous voulons maintenant conduire une stratégie pour rendre les choses équilibrées et compatibles.* » Faites-le, l'exercice, ça se passe de commentaires.

Je suis pour que la métropole lilloise investisse à fond sur ce qui devrait être son job, ce qui ne l'est que depuis le projet métropolitain de ce mandat-ci, même si des signes avant-coureurs avaient été donnés par Pierre Mauroy. La compétence habitat, il y a belle lurette que la Communauté urbaine de Lyon l'exerce ! La politique de la ville, est-ce que ce sont les villes qui doivent l'exercer ? Eux, ils l'exercent depuis belle lurette ! La gestion urbaine de proximité, c'est la même chose ! Les voiries, il y a bien longtemps que cette idée somme toute assez simple va de soi pour eux : j'ai la compétence voiries, je les construis ; si je les construis, je les entretiens ; et, si je les entretiens, je les nettoie. Je vous ai donné là des raisons de croire à Lyon...

Ceci pour vous montrer où est notre véritable métier dans l'intégration communautaire. Cette intégration suppose que, sur des stratégies essentielles comme le logement, on avance. La délibération sur la ville intense, ils ont fini par la voter, ce n'est pas le plus simple mais ce n'est pas le plus difficile non plus. Le plus difficile c'est maintenant de la faire entrer en application, ce qui passe par une vraie discussion et une vraie pédagogie. Certaines Communautés urbaines ont avancé sur l'intensité urbaine, je pense à Brest par exemple qui a fait un vrai travail sur cette question.

Les écarts sociaux n'ont fait que se creuser et la ségrégation urbaine, sociale, spatiale a quand même bien progressé. Moi, j'ai tendance à dire que le métier de base d'une Communauté urbaine c'est de relever un défi comme celui du logement, de le faire dans des conditions qui, en même temps, nous font relever le défi de la qualité urbaine, car on ne fera pas de la ville intense sans faire de la qualité urbaine. On ne fera pas de la ville intense sans que cela gagne également le développement économique, oui, on ne peut pas lancer l'aménagement de 1 000 hectares de foncier sans se poser la question de comment on les réalise et comment la collectivité publique accompagne au besoin des efforts sur la qualité urbaine de ces zones de développement, etc.

A Dunkerque, Delebarre a deux ou trois longueurs d'avance sur la métropole lilloise. Ce n'est pas tout de dire que les ghettos se creusent, d'être dans une sorte d'urbanisme contemplatif : « *Tu as vu l'Observatoire des évolutions sociales et urbaines ? Ça se creuse !* »... Oui, ça se creuse, mais la vraie question est de savoir comment on fait pour réduire l'écart. Notamment en se posant la question de savoir ce que fait la métropole lilloise en matière de politiques d'insertion. Elle fait de l'aide à l'implantation, mais elle n'intervient absolument pas dans la mise en cohérence des réseaux d'acteurs qui concourent à la formation, à l'aide à la création d'entreprise, aux propositions d'emplois. Il y a combien de maisons de l'emploi dans la métropole lilloise ? Huit, neuf, dix aujourd'hui ? Il y a combien de PLIE ? Une quinzaine ? Il y a combien de communes qui ne bénéficient d'aucun de ces dispositifs ? Au moins une trentaine... Michel Lussault parlait tout à l'heure du barnum. Excusez-moi, il ne faut pas aller loin pour le trouver !

C'est un métier de la Communauté urbaine que de participer à une rationalisation de la création d'activités et d'emplois. L'autre métier c'est la qualité urbaine des espaces publics. Qu'elle fasse ça, déjà. Ce n'est peut-être pas une grande stratégie mais c'est un vrai projet de mandat. Et que l'on pose la stratégie de développement à la bonne échelle, l'échelle régionale. Ceux qui connaissent et reconnaissent, c'est mon cas, Bruno Bonduel, doivent lui accorder au moins une chose, c'est que le débat sur la troisième gare a été posé dans une logique où le président de la Chambre n'est déjà plus métropolitain, il est régional. C'est vrai, avec les standards habituels, c'est-à-dire qu'on paye l'aménagement du territoire avec le produit de la revente de terrains aujourd'hui agricoles et on spéculé dans un projet prospectif que la métropole va croître en population, ce qu'elle n'a jamais fait. Mais, en fait, tout en ayant un

discours de développement, on organise un peu plus la ségrégation sociale sur le territoire. Ce que l'on crée, ce ne sera pas la ville nouvelle version Pisani, quand on passe avec un hélicoptère et qu'on laisse tomber le crayon... Non, ce que l'on fait, ce sera naturellement l'écoquartier, la quintessence de la ville durable !

Sur la ville durable, ils me gonflent ! Je voudrais conclure comme ça. Bien sûr, on est pour et on s'est battus pour, mais le vrai pari de la ville durable ce n'est pas de sortir des opérations exemplaires ici ou là et de favoriser une nouvelle vie sociale avec des gens qui voudront être tendance. Le vrai problème de la ville durable c'est de savoir comment on fait aujourd'hui pour avoir la performance énergétique quand on sait que nos concitoyens sont dans le parc privé massivement, un parc privé vétuste, dont le coût du loyer, quand on y ajoute les charges de chauffage, représente de très loin le premier poste de dépenses et que cela ne cesse de s'aggraver.

Je ne suis pas contre la démonstration et l'affichage, je veux seulement dire que, en politique, comme d'ailleurs en architecture, on est ce que l'on fait. Puis je voudrais dire, pour ne pas avoir été mal compris avec une entame décapante, mais qui se voulait constructive, que j'appelle de mes vœux une expression libre du monde économique, une expression totalement libre et même contestataire quand il le faut du Conseil de développement. Plus on a de débats et mieux l'on se porte. J'ai seulement voulu dire que s'il y a ici des universités qui valent 110 millions alors qu'ailleurs elles en valent 575, il faut peut-être s'interroger. Où alors ils sont géniaux – cela doit jouer... – ou alors ils s'entendent un peu mieux entre eux et sont capables de régionaliser et de métropoliser leurs démarches.