

Entretien avec Jean-Pierre Sueur, sénateur PS et auteur d'un rapport sur les villes du monde

Décideurs. Quelles sont les principales caractéristiques d'une ville idéale selon vous ?

Jean-Pierre Sueur. Je ne crois pas qu'il y ait un modèle de ville idéale. L'un des objectifs de mon rapport est de poser la question de l'uniformisation urbaine. De la même manière que tout le monde tend à boire la même boisson et à écouter la même musique, la tendance actuelle ne risque-t-elle pas de créer un modèle de base qui fera que de Pékin à Dubaï, à Los Angeles ou à La Défense, tout sera identique ?

Il est, pour moi, essentiel de conserver un véritable pluralisme. L'amour des villes repose d'abord sur les spécificités qu'elles ont cultivées au travers de leur géographie, de leur histoire, des politiques menées, etc.

Ce qui est important pour l'avenir, c'est de développer des agglomérations écologiques, d'encourager le brassage et le partage social. Il faut à tout prix éviter les juxtapositions de ghettos de pauvres et de riches ou le développement de centres valorisés au détriment de périphéries abandonnées. Une agglomération doit s'articuler autour de pôles d'urbanité où l'on retrouve l'ensemble des espaces de vie : commerces, habitat, bureaux, entreprises, formation, loisirs, etc. Aujourd'hui, chaque secteur est assigné à une fonction particulière, alors que l'urbanité impose au contraire un mélange de ces fonctions au sein d'un même espace urbain. Le transport est un élément clé de cette concordance urbaine. Helsinki est par exemple une ville qui a remarquablement géré le rapport entre habitat, transport et lieu de travail. La ville, relativement dense, s'articule autour de moyens de transport efficaces. Cette question est primordiale pour l'avenir. Enfin, il faut veiller à ce que la démocratie puisse s'exercer au bon niveau en donnant à la population les moyens de s'exprimer sur les choix qui sont faits aussi bien au niveau de l'aire urbaine que des espaces de proximité.

Décideurs. Les métropoles, notamment en Europe, se développent souvent au détriment des aires urbaines limitées. Comment éviter l'hyper centralisation de ces villes ?

J-P. S. D'abord, contrairement à ce qu'on croit parfois, la densité est écologique. Atlanta est par exemple 26 fois plus étalée que Barcelone, pourtant plus peuplée. Par conséquent, la consommation d'énergie pour les transports y est 10 fois plus importante ! Cela étant dit, il faut aussi dire que l'hyperdensité conduit à l'embolie. On est aujourd'hui dans une logique de mégapoles avec des villes

de 10 à 40 millions d'habitants qui continuent de se développer. Il faut réfléchir à des systèmes alternatifs, en encourageant par exemple les réseaux de villes moyennes, « en grappe » ou en constellation. Shanghai compte aujourd'hui près de 20 millions d'habitants. L'ambition des autorités chinoises est de stopper sa croissance démographique en organisant autour de la cité un réseau de huit grandes villes, autour desquelles graviteront des villes moyennes, entourées à leur tour de dizaines de « villages ». C'est d'ailleurs ce qu'avait également souhaité le général de Gaulle en confiant à Paul DeLouvrier la gestion de la région de Paris en 1961. L'adoption d'un nouveau Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne en 1965 a alors permis l'émergence de cinq villes nouvelles qui avaient pour ambition de structurer le développement urbain autour de nouveaux pôles.

À l'ère européenne et mondiale, la concurrence des villes françaises n'a plus aucun sens. Il faut encourager la coopération entre les agglomérations. Les villes d'Orléans, Blois et Tours peuvent par exemple construire une nouvelle métropole avec trois pôles en réseau autour de la vallée de la Loire qui les réunit et de son remarquable patrimoine. Cette métropole peut être celle du patrimoine et de l'écologie mais aussi de la science et des nouvelles technologies.

Décideurs. Comment peut-on faire sortir les villes des logiques de cloisonnement qui se sont créées au fil des années ?

J-P. S. Il faut d'abord s'attaquer aux bidonvilles. Aujourd'hui, 1 milliard de personnes vivent dans ces habitats précaires. Si rien n'est fait, il y en aura 500 millions de plus dans vingt ans. Dans ces secteurs, il faut construire des réseaux, de l'assainissement, faire de la voirie puis de l'habitat, des services publics, développer la démocratie, la participation des habitants, etc. Une démarche de ce type associant les habitants est de loin préférable à la stratégie du bulldozer.

Pour la France, j'ai rendu en 1998 un premier rapport intitulé « Demain, la ville » et dans lequel j'indiquais qu'il fallait changer le fonctionnement du ministère de la Ville, annonciateur dans sa forme actuelle d'un début de ghetto dans la mesure où au lieu de traiter de toute la ville, il ne s'occupe que des quartiers en difficultés, alors que les réponses sont globales. J'ai aussi beaucoup traité du zonage. Dans la politique de la ville, la France est la championne du monde du zonage, or n'oublions pas que même s'il est fait avec les meilleures intentions du monde, tout zonage induit des stigmatisations.

Il faut donc une structure politique qui ait en charge l'ensemble des aires urbaines et qui ne se limite pas aux quartiers en difficulté. Changer ces quartiers en difficulté impose de faire évoluer l'ensemble de l'espace urbain !

Il faut ensuite une politique plus volontariste en matière de mixité sociale. C'est ce que permet la Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) qui impose l'obligation d'avoir 20 % de logements sociaux dans chaque ville. Mais je suis convaincu qu'il ne peut y avoir de mixité sociale sans mixité fonctionnelle.

Décideurs. Le schéma actuel des villes vous semble-t-il obsolète ?

J-P. S. Au XX^{ème} siècle, les villes ont été construites autour de la grande industrie. L'exode rural a ensuite imposé la construction de nouveaux ensembles immobiliers, qui ont été à l'origine de l'émergence des grandes surfaces commerciales. Si l'on ajoute à cela le « tout automobile », les ingrédients d'une ville contemporaine sont réunis : le centre, les faubourgs, les périphéries horizontales où il n'y a que de l'habitat, les périphéries verticales avec un habitat dense, des campus universitaires, des zones commerciales, des zones d'activités, des technopôles, des parcs de loisirs, etc. Mais aujourd'hui, plusieurs des facteurs qui ont conduit à ces « spécialisations spatiales » sont en crise ou sont l'objet de fortes évolutions. Les nouvelles formules d'activité (informatique, numérique) peuvent se développer partout, sans être assignées à un espace. Les grandes surfaces commerciales ne sont plus aussi attractives qu'elles l'ont été. Aller faire ces courses dans un hypermarché peut devenir une contrainte. Et le « tout automobile » se heurte aux exigences environnementales.

Le renouvellement des « nappes urbaines » passe donc à la fois par des logiques de mixité sociale et de mixité fonctionnelle ainsi que par le choix de la multipolarité (plusieurs « centres » plutôt qu'un seul). Il faut tirer vers le haut les quartiers en difficulté en y installant des universités, des centres de recherche, des entreprises innovantes, des commerces ou encore des salles de sport, autrement dit en faisant de nouveaux pôles d'urbanité. Les logiques qualitatives sont essentielles.

Décideurs. Est-il possible d'encadrer le développement de mégalo-pôles de plusieurs millions d'habitants ?

J-P. S. Le phénomène urbain est une construction qui est guidée par les pouvoirs publics. Mais la ville est également un lieu de créativité et de liberté. La réussite urbaine tient à la bonne articulation de ces deux éléments. Sans volonté politique, on ne peut pas faire évoluer les choses. Il faut ainsi que la démocratie puisse s'exercer au bon niveau. En France, 70 % des décisions sont prises au niveau de l'agglomération. Or, les habitants votent au niveau de la commune qui ne traite pourtant que 30 % des questions. Les acteurs privés jouent également un rôle important dans l'organisation de la ville. Le partenariat entre les sphères publique et privée est donc nécessaire. Veillons toutefois à ce que, sous la forme des PPP (partenariats publics privés) notamment, cela ne se transforme pas en une généralisation d'une sorte de « crédit revolving » qui aurait pour conséquence, à l'heure du « développement durable » de laisser à nos enfants et petits-enfants des dettes très durables...

Lorsqu'on étudie la question urbaine au niveau mondial, un problème de financement apparaît clairement. Un certain nombre de mégapoles ne disposent pas du potentiel financier nécessaire pour régler les problèmes urbains auxquels elles sont confrontées. Pour les aider, il faudrait mettre sur pieds une agence mondiale du même type que la FAO, ou que l'OMC qui relèverait directement de l'ONU et disposerait de moyens financiers conséquents. Je sais qu'existe l'ONU-Habitat qui réfléchit à agir sur ces sujets, mais c'est surtout une structure d'études et de concertation. J'ajoute que la responsabilité des Etats est importante et que les péréquations sont partout nécessaires. Il faut, au total, une forte volonté politique pour faire face au défi de l'urbanisation : pensez que, chaque jour, il y a 200 000 urbains de plus dans le monde !