COMPOSITION

Comment aménager les villes françaises pour réduire les fractures sociales et spatiales ?

Vous montrerez que la gestion durable de la ville peut réduire les fractures spatiales et sociales.

 La France est un territoire d’urbains : selon les critères (Périurbains ou non ?) entre 75% et 90% de la population française vit en ville. Mais l’armature urbaine en France est très spécifique, marquée par la macrocéphalie parisienne. Seuls 20 millions de citadins (Moins de 25%) vivent dans des agglomérations de plus de 500,000 habitants (Soit moins de 12 métropoles de rang continental en France…). Pourtant, même sans ville géante, le territoire de la ville est divisé. Et cette division du territoire urbain correspond bien souvent à des fractures sociales. Les politiques d’aménagement du territoire marquées par la forte orientation écologique (Développement durable) sont-elles l’opportunité de réduire les fractures sociales en même temps que les acteurs de l’aménagement urbain tentent de réduire les fractures spatiales ?

\* \* \*

 Le territoire de la ville est divisé et en profondes mutations. Le premier phénomène urbain majeur est celui de l’étalement urbain. Les périphéries de plus en plus éloignées des centres accueillent d’abord des citadins des classes moyennes. Ceux-ci peuvent être chassés des centres-villes soumis au phénomène de la *Gentrification* (Hausse du niveau de vie et des loyers par le retour dans les centres historiques des villes d’une population très qualifiée à hauts revenus). Ils peuvent aussi avoir fait le choix de l’éloignement pour bénéficier de meilleurs conditions de vie : pavillons familiaux, terrains, accès à la propriété, cadre de vie semi rural, éloignement des maux de la ville (pollution visuelle, sonore, olfactive, violences…). Les villages à proximité des grandes villes accueillent une population de néo-ruraux et les zones ainsi urbanisées constituent ce qu’on appelle les « zones périurbaines ». Les mobilités pendulaires (aller et retour quotidien du domicile au lieu de travail) s’accroissent et les zones urbaines s’étendent, formant parfois des aires urbaines étranges (certains résidents de la ville du Mans dans la Sarthe travaillent à Paris qu’ils rejoignent par le TGV) ou des conurbations. La mondialisation mettant les villes en compétition les unes les autres poussent les pouvoirs publics à concentrer ses efforts d’aménagement sur les très grandes villes françaises (+ de 200,000 habitants, seuil en France du statut statistique de « métropole », mais surtout plus de 500,000 habitants). Universités, sièges sociaux, infrastructures de transport et de communication s’y concentrent. Le deuxième phénomène urbain majeur est celui de l’apparition de « nouveaux centres ». La ville française s’est longtemps caractérisée par une organisation concentrique : au centre la ville originelle ou son centre historique et autour en cercles concentriques des populations de moins en moins riches et de plus en plus d’activités bruyantes et salissantes (Activités industrielles, agroalimentaires *etc*.). Ce schéma est en passe d’être bousculé : autour de nouveaux pôles d’activités tertiaires ou quaternaires avides d’espaces pas chers, autour de gigantesques centres commerciaux, les aires urbaines voient d’édifier de nouveaux centres villes qui structurent un espace urbain spécifique et inversent le sens classique des migrations urbaines. Les citadins du centre allant en périphérie pour leurs achats et leurs loisirs. Le troisième phénomène urbain majeur est celui des « quartiers » paupérisés, accueillant une population déclassée frappée par le chômage, les violences urbaines et la délinquance et souvent marginalisée par une desserte qui la coupe des centres et des banlieues aisées. Les « banlieues » comme l’on dit en France pour parler des territoires urbains pauvres sont souvent effectivement en périphérie des villes même si des isolats de pauvreté existent encore parfois en centre ville. La plupart du temps (Bordeaux, rénovation des quais de la Garonne, Les Lilas en Seine-Saint-Denis et la rénovation des quais de l’Ourcq) la rénovation urbaine expulse les habitants loin des quartiers rénovés. Ici la fracture spatiale recoupe la fracture sociale : les pauvres vivent ensemble dans des territoires clairement identifiés comme pauvres et dangereux et l’accessibilité est faible. Cette situation est particulièrement aigue dans les banlieues industrielles frappées par les délocalisations des grandes métropoles françaises (Paris, Lyon, Marseille, Toulouse) : les émeutes, les violences contre les agents de l’État et parfois même contre les services sociaux sont revendiqués comme la réponse légitime des habitants face à la dégradation d’habitats conçus il y a plus d’un demi siècle comme provisoires, l’insuffisance de l’offre scolaire et sécuritaire, le chômage, et celui des jeunes en particulier, les dysfonctionnement des transports. Les entreprises industrielles ayant déserté, les commerce suivent lentement, puis les services sanitaires et médicaux : certaines communes pauvres n’ont plus de médecin après le départ en retraite des « historiques » et les Pharmaciens lassés d’être agressés et dévalisés ferment boutiques. La ville est donc de plus en plus ségrégée, polluée (par les mobilités pendulaires entre autres) et fracturée. Penser la ville durable aussi bien écologiquement que socialement devient une priorité de l’aménagement urbain.

\* \* \*

 La politique de la ville en France est à la fois une urgence, une antienne électorale voire électoraliste et une opportunité. Elle n’attend d’ailleurs pas l’action des pouvoirs publics et commence aux différentes déclinaisons de l’intercommunalité (Communauté de communes, communautés d’agglomérations, SCOT). Les intercommunalités, ces fameux « nouveaux territoires » de l’aménagement du territoire, agissent dans les domaines coûteux et peu rentables à l’échelle d’une commune que sont la gestion des déchets par exemple (Comme le SYCTOM, Syndicat Intercommunal du Traitement des Ordures Ménagères de la région parisienne dont l’usine d’Issy-les-Moulineaux traite 500,000 tonnes de déchets par an. Certifiée HQE la vapeur d’eau récupérée permet de chauffer les bâtiments de la Mairie de Paris). Mais il peut s’agir aussi des transports scolaires en zones rurales, des fonds des bibliothèques tournantes des communes peu peuplées ou peuplées de manière saisonnière (Communes touristiques de montagne ou de bord de mer), des structures de loisirs (Piscines). C’est une intercommunalité de fait, premier pas vers une autre manière de penser la ville et ses espaces en mutations. Mais le défi actuel consiste bien à utiliser le fort engouement écologique des électeurs et la conscience développementaliste des jeunes générations pour concilier la lutte contre les inégalités sociales et l’émergence d’une ville éco-compatible. Les politiques publiques nationales de la ville se sont longtemps focalisées sur le volet économique et social, le plus médiatique. Rénovation urbaine (Par démolition des barres d’immeubles ignobles des années soixante-dix comme les tours Mondor à Argenteuil dans le Val-d’Oise en décembre 2010), aide aux personnes (Revenu de Solidarité Active-RSA qui essaye de remettre les personnes précaires à l’emploi sans occasionner de diminution de revenus), renforcement de la présence des pouvoirs publics… Les Zones Urbaines Sensibles (ZUS), créées en 1995, servent de référentiel géographique pour l’action de l’État. Elles accueillent près de 5 millions de personnes, le taux de chômage y est de 17% (Soit 10 points de plus que la moyenne nationale), 31% des habitants vivent sous le seuil de pauvreté (908€) contre 12% en France. Les zones prioritaires ai sein des ZUS sont les Zones de Redynamisation Urbaine (ZRU) au nombre de 420 et parfois (100) des Zones Franches Urbaines (ZFU) dans lesquelles les entreprises sont exemptées de certains impôts. Les collectivités territoriales sont associées à cet effort du Plan National de Rénovation Urbaine (PNRU, 2004) piloté par l’Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) par le biais des Contrats Urbains de Cohésion Sociale (CUCS) au nombre de 2,500 et dont bénéficient 8 millions de Français. La loi dite de Solidarité et de Renouvellement Urbain (Loi SRU, 2000) est la première à lier les critères spatiaux, sociaux et environnementaux : intercommunalité favorisée, SCOT rendu systématique, Plan Locaux d’Urbanisme (PLU) devant intégrer les dimensions environnementales en restreignant quand c’est possible l’usage des véhicules particuliers. Les communes et les intercommunalités les plus riches résolvent souvent la question des transports et du développement durable en construisant des lignes de tramway (Nantes, Paris, Bordeaux, Valenciennes, Lille, Orléans, à la suite de Grenoble depuis une vingtaine d’années…) quand d’autres préfèrent le métro (Marseille, Lyon). Le tramway présente beaucoup d’avantages en termes d’éco-compatibilité : souvent électrique donc immédiatement peu polluant (même si les batteries sont polluantes en fin de vie), peu bruyant, transport en commun donc « créateur de sociabilité », mettant en relation des espaces nouveaux car faisant rarement redondance avec les lignes de bus existantes mais antérieures, il « mange » de l’espace automobile ce qui réduit d’autant l’accessibilité de la ville pour les véhicules particuliers. Les municipalités les plus audacieuses imposent un péage automobile aux centres villes (Strasbourg) à l’exemple du « Grand Londres » britannique. La ville métisse et accessible est un de ses premiers atouts comme « milieu de l’innovation ». Garder une ville jeune, diverse est une des conditions des « rencontres aléatoires » des acteurs de l’innovation. La mise en place d’éco-quartiers (Construits de toutes pièces sur des friches pour illustrer ce que pourrait être la « ville durable ») permet de renouer avec une mixité sociale, générationnelle, familiale (Couples avec et sans enfants) tout en promouvant les normes Haute Qualité Environnementale (HQE) et luttant contre l’étalement urbain sans construire des monstres de béton. Plus de 500 Agendas 21 (Documents cadres pluriannuels qui alignent les politiques des collectivités sur les engagements de Kyoto, 1992) existent à l’échelle urbaine (Communes et intercommunalités) en France.

\* \* \*

 La « ville durable » compatible avec les trois piliers (Écologique, Social et Économique) du « développement durable » est donc une opportunité pour les collectivités territoriales de lutter contre l’étalement urbain générateur de discontinuités spatiales et de dégradation environnementale, contre la ségrégation et les fractures sociales. Mais ces politiques se heurtent toujours à la « paroi de verre » que sont nos représentations sociales : tant que le modèle du bonheur et de la réussite restera le pavillon individuel avec le jardin attenant et la(ou les) voiture(s) la ville continuera d’être ségrégée et de plus en plus mangeuse d’espace.