

Club Ville Aménagement  
Action urbaine dans les grands territoires  
Réunion du 3 mars 2004

## La « ville franchisée » et un projet de « ville parkway » en périphérie toulousaine

**David Mangin**, urbaniste, chercheur, enseignant à l'École des Ponts et chaussées ainsi qu'à l'École d'architecture de Marne-la-Vallée, vient de publier *La Ville franchisée – Formes et structures de la ville contemporaine*, aux éditions de la Villette : dans le cadre d'une recherche conduite pour le Puca, il a analysé l'évolution de l'urbanisation en Europe, en Asie et en Amérique, à la recherche des phénomènes de globalisation ; il étudie également comment évolue la ville nord-américaine et la compare à l'américanisation de nos modes de vie.

À l'occasion d'un cours donné à l'École des Ponts sur le projet urbain, j'ai pris conscience – avec quelques années de retard – que 90% de la production des lotissements se réalise aujourd'hui en 3<sup>e</sup> couronne et que nous sommes désarmés face à ce phénomène. Les outils méthodologiques élaborés précédemment pour introduire des éléments de projet urbain (tracés, voiries, découpages, règles d'édification) ne sont plus opérants à ces échelles. Et les discours sur le chaos, les films qui subliment le phénomène ne sont guère satisfaisants. Notre discipline est absente de ce champ, ne serait-ce que pour ouvrir les cartes et observer ce qui se passe là.

Ma méthode d'analyse urbaine se fonde sur l'observation de 3 éléments généralisés mondialement avec les victoires de la voiture, de la grande distribution et de la demande de maison individuelle : l'essor des infrastructures routières, l'urbanisme commercial, l'étalement résidentiel. Ces trois paramètres se combinent, dans des ordres différents selon les sites et les pays.

Cette grille s'intéresse marginalement aux activités et aux modes de travail mais observer comment ces trois paramètres dominant et s'installent sur le territoire démontre qu'une dynamique est à l'œuvre.

### Les infrastructures

Au cours des années 50, les voies rapides arrivent au large des villes, notamment les autoroutes et les débats des années 60 portent sur la manière de brancher l'autoroute à la ville. Puis, dans les années 70, **autour de ces branchements et en bordure d'autoroutes s'opèrent soit des effets vitrine, soit des effets de centralité**. Ensuite des rocade s'installent, fabriquant de nouvelles centralités aux entrées de ville. L'ingénieur anglais S. Colin Buchanan avait prévu dans les années 1960 deux scénarios de relations entre autoroutes et villes, soit les autoroutes tangentes soit les rocades et les voies de contournement. En fait, les deux scénarios se sont additionnés.

Avec les années 1990, on discute de la construction de la 2<sup>ème</sup> rocade, plus ou moins proches de la 1<sup>ère</sup>. Apparaît maintenant un système fractal de micro rocades qui se développent autour des villages : le phénomène se reproduit à petite et moyenne échelle grâce à l'imparable raisonnement des ingénieurs de la circulation.

En découle **un urbanisme de secteurs à la Le Corbusier** : l'urbanisme qu'il avait proposé en 1948 est le grand victorieux du 20<sup>e</sup> siècle et de la première partie du 21<sup>e</sup>.

## La grande distribution

Les centres commerciaux (phénomène très français) s'installent sur les échangeurs, anticipant même souvent les infrastructures futures – par exemple Ikea à Bordeaux, réservant un terrain 5 ou 10 ans avant la construction d'une bretelle d'autoroute. Le schéma d'organisation des centres commerciaux régionaux ne varie guère : d'abord l'hyper, la galerie commerçante, le discount ; puis l'hôtellerie, la restauration, l'entretien de la voiture viennent créer les effets vitrines des complexes installés en bord de voies rapides, selon **les principes de l'architecture franchisée : répétition, accessibilité, visibilité, identification...**

## L'étalement résidentiel

Il s'opère généralement à partir de bourgs et de villages, avec le problème récurrent du vieillissement de la population et la volonté des maires de faire venir des familles pour éviter les fermetures d'écoles et de services publics locaux – le problème, résolu dans les années 70 par des lotissements, se répète 15 ans plus tard car les jeunes quittent les lotissements et rejoignent la ville. Comme la demande d'espace reste forte, **la 1<sup>ère</sup> génération de lotissements ne peut être densifiée et une 2<sup>ème</sup> génération s'y ajoute. Avec une dépendance automobile croissante. Et la création de systèmes à la fois clos et enclavés**, par des effets de micro rocades et micro périphéries autour des villages : l'accès à l'école à pied ou à vélo, l'accès à un minimum de commerces et éventuellement aux bus qui ramènent en ville deviennent en fait quasiment impossible. Pour décrire les phénomènes d'enclavement, je distingue le clos, l'enclos, l'enclave, qui correspondent à des échelles et à des dispositifs différents : à l'enclavement endogène (la forme de raquette est un système clos), les distances ajoutent des difficultés d'accessibilité aux autres et pour soi-même qui obligent à utiliser la voiture.

**Les règles urbanistiques découragent la densification** – la plupart des Pos et des Plu prônent l'espace maximum par rapport aux limites ; il est alors impossible de favoriser une densification soit en profondeur, plus cachée, soit en mitoyenneté ou en hauteur car toute évolution qui entraînerait un rapprochement des voisins est mal vécue. Le système empêche donc la mutation et fabrique de la dépendance automobile, notamment pour les jeunes, les personnes âgées. D'où une consommation d'espaces et de Vrd croissante.

## Un espacement programmé par accumulation de règles

Effet de ces évolutions combinées : **une sectorisation progressive du territoire, par le système des voies rapides et par la juxtaposition des règles** (règles internationales sur la circulation routière et la vitesse, documents d'urbanisme, lois patrimoniales, littorales, bruit, risques naturels, etc.). L'incapacité à les intégrer provoque cet espacement entre les choses, sans fabriquer de grand paysage – puisque ce n'est pas l'objectif.

Le Corbusier avait théorisé cela, de façon très positive dans son esprit, par les B3, les B4 (correspondant aux anciennes voies), les B5 et les B6 distribuant localement les maisons et les B7 (devenues coulées vertes) : les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> couronnes de la plupart des villes peuvent s'analyser à partir de cette grille de lecture.

Nous sommes dans un modèle très dominant : centres historiques à l'europpéenne, mobilité à l'américaine, micro paysages asiatiques, communautarismes méditerranéens... **Cet urbanisme de produit, c'est la Word City...**

Alors que faire ?

La ville du réel (radio-polycentrique), n'a rien à voir avec la ville du fantasme (imaginer qu'on va

restructurer tout cela grâce aux transports en commun et au plan en forme de gant de Copenhague). Reste à redistribuer les centralités au fur et à mesure de la croissance radio-polycentrique, tout en essayant de suppléer à la voiture par des systèmes de transports qui seraient plus efficaces que le tram. Plus la ville avance, plus elle produit de friches, certaines pouvant d'ailleurs être financièrement intéressantes : résidentielles, commerciales (gagnées par l'urbanisation), industrielles (sur lesquelles portent généralement les projets urbains publics).

Elle se construit en 3 systèmes : un centre patrimonialisé, nécessaire à la compétition marketing entre villes ; des faubourgs stigmatisés, mais sur lesquels les acteurs publics se focalisent ; la grande périphérie, produite par des acteurs qui se connaissent bien – routiers, centres commerciaux, géomètres, promoteurs...

La volonté que nous défendons de retrouver des continuités géographiques, se heurte à la non adéquation entre découpages politiques, administratifs et infrastructures. L'urbanisme de secteur, maillé par les voies rapides, ne construit pas réellement d'îlots sur lesquels on pourrait raisonner. La mode des « parcs » ne construit pas de véritables morceaux de nature car ils sont enclavés dans les grilles de roclades – sauf à considérer les voies rapides comme des « allées » de parc. Il me semble d'ailleurs urgent de requalifier les termes, d'arrêter de se raconter des histoires sur la nature avec un grand N ou sur les parcs avec un grand P... Par exemple à Montpellier, certains territoires sont réellement horticoles, agricoles ou maraîchers, il y a des parcs de loisirs urbains et des parcs d'activités. **Se pose là la question du périurbain et des limites entre l'urbanisation et l'agriculture : comment intervenir à l'intérieur de secteurs encore agricoles, compte tenu des conflits de nuisances et des enjeux économiques qui opposent les valeurs foncières ?**

L'enjeu de cette réflexion : éviter la juxtaposition d'environnements sécurisés, ce que j'entends par « ville franchisée », dans le sens commercial classique mais aussi avec une notion domaniale, la création d'enclaves. Veut-on réellement la « ville passante », celle des tracés et de l'ouverture ; qui permet une accessibilité piétonne aux équipements et une offre foncière diversifiée – pas seulement des grandes enclaves mais des blocs de tailles différenciées ?

En guise de « travaux pratiques » restés cependant théoriques car ces deux consultations ont été perdues, les exemples de Chartres et de Montpellier.

#### Chartres : les vertus d'une règle paysagère simple

L'analyse du territoire de Chartres montre comment la ville a commencé à se développer dans les années 70-80, avec l'autoroute et la sectorisation par grandes enclaves, réalisées au début non par le privé mais par les hôpitaux, les grands ensembles, etc. Le projet, portant sur 200 hectares urbanisables, tendait à fabriquer de l'infrastructure, du paysage et de la ville en périphérie. L'intérêt ici : l'existence d'une règle paysagère simple de fuseaux permettant de voir la cathédrale de très loin. Jouer avec ce principe offrait une réponse à l'une des grandes difficultés actuelles, l'absence d'une règle de paysage intégratrice capable de garantir au passage un certain nombre d'autres règles environnementales. **Construire ces fuseaux comme des fenêtres ouvertes depuis l'autoroute aurait permis à la fois de cadrer les vues sur la cathédrale et de phaser l'urbanisation**, développée à partir des bois existant dans la plaine, des langues de plantations et des carrières – dans lesquelles s'implantaient des services communs.

En réalité, ce qui est visible aujourd'hui, ce sont quelques grandes boîtes en tôle, en vitrine tout le long de l'autoroute.

#### Montpellier : un urbanisme du possible

Montpellier souffre d'une sectorisation routière extrêmement importante, dans une maille routière très pesante. La Ville a la particularité de mener contre cet état de fait une politique ambitieuse, assez cohérente et efficace de parkings, de délestage, etc. Ma proposition apportait un **plan de requalification de la voirie**, intégrant les études de voirie dans le plan d'urbanisme. Nous nous

sommes mêlés de ce qu'on ne nous demandait pas en proposant un projet de gare et des parkways descendant vers la mer : faire entre deux infrastructures la ville ouverte ou la ville des tracés, contre l'urbanisme de secteurs.

En matière résidentielle, certaines communes de l'agglomération affichent des Cos redoutablement bas (de 0,1 à 0,5), les lotissements vendent des lots de 2000 à 2400 m<sup>2</sup>, qui répondent à une demande (avoir une piscine sur son terrain, ne pas voir de voisins). À ce rythme-là, sera consommé dans les 15-20 ans tout l'espace disponible.

**Nous avons simulé différents scénarios : ce que prévoient les Pos, ce qui est en train de se passer, ce qui pourrait être évité, dans une sorte d'urbanisme du possible.**

**Une stratégie consiste à organiser le renouvellement urbain à l'intérieur des bourgs**, en y relevant les Cos, en repérant des terrains récupérables correspondant à des entités géographiques, à des systèmes de parcours urbains ou à des territoires qui pourraient être mutés de l'agricole aux maraîchers ou à l'horticole.

Nous avons eu à travailler plus précisément le secteur nord-est de la ville. Un territoire de forêts, garrigues, vignes, quelques bourgs dans les collines et au sud une grande plaine horticole inondable, une bande de conurbation bientôt rejointe par l'autoroute et la commune de Mauguio, riche grâce à Air Littoral. Plutôt que de définir une frontière naturelle, nous avons identifié une frontière économique puisqu'un territoire comme celui-là est en réalité de l'économie : il ne pourra résister que si l'Aoc vaut quelque chose et si l'horticulture passe des accords avec la grande distribution locale.

La stratégie que nous proposons utilisait une loi environnementale (les Zppri) et prenait appui sur la question des transports.

Entre les bourgs, existent des voies ferrées abandonnées, desservant des gares de campagne qui ne demandent qu'à refunctionaliser, pour des transports en commun en site propre moins chers que des tramways et utiles pour rabattre rapidement la population vers le centre ; associé aux Zppri des rivières, inondées seulement quelques jours par an donc transformables en chemins pour deux-roues ou promenades, **ce réseau peut mailler un territoire à urbaniser en priorité, à partir des bourgs existants ou de noyaux futurs.**

C'est évidemment du nouvel urbanisme à l'américaine mais adapté, avec une politique de transport en commun possible dans le contexte montpelliérain.

Débat sur l'habitat individuel : l'offre répond-elle à la demande ?

L'offre actuelle de lotissements conçus comme des grands ensembles à l'horizontale ne satisfait pas à diverses demandes qui existent : demande d'individuation (pas de liberté de construire avec des matériaux, formes et couleurs divers, ni d'agrandir ses constructions, pour un bout d'atelier ou une chambre pour les enfants), demande de village (à laquelle répondent mieux les maisons en bande), demande de nature (interdiction en France de construire dans les environnements boisés).

**Jean-Luc Nguyen** : Une demande apparaît pour des lots de 250 m<sup>2</sup>, compte tenu du prix qui devient prohibitif (entre 1200 et 1500 F le m<sup>2</sup> viabilisé dans la région de Montpellier). Certains élus choisissent délibérément des lotissements à grandes parcelles pour se garantir des populations sans problème, sans plus s'inquiéter de devoir remplir leurs écoles. Mais les ménages qui ont besoin de se loger demandent des parcelles petites ou partent plus loin, y compris dans l'agglomération de Nîmes.

La route, levier décisif

On a tendance à parler beaucoup de transports en commun, mais l'infrastructure routière reste fondamentale – hiérarchie des voies, types d'échange, etc. Ne pas s'en occuper, c'est s'occuper de pas grand chose.

Dire que la ville passante est en fait plus sûre que les environnements sécurisés n'est entendu par personne : tout le monde croit que le privé fera beaucoup mieux pour moins cher. Par contre, expliquer que ces dispositifs engendrent une énorme dépendance automobile, cela commence à être compris, par tous ceux qui en ont marre de faire le chauffeur pour les enfants ou les personnes sans voitures. Cela devient un levier, expliquer aux mères de famille que ce lotissement de 80 maisons sur des terrains de

700m<sup>2</sup> chacune, ou ce parc d'activités, elles vont devoir en faire le tour, la population l'entend, les journalistes aussi.

## **Un parkway dans l'agglomération toulousaine**

Alain Garès, en charge de l'opération Blagnac Constellation, expose le contexte et l'histoire du projet Monges Croix-du-Sud, décrit ensuite par l'équipe lauréate du marché de définition – Bruno Fortier, Michel Desvignes, Frédéric Bonnet.

### **Alain Garès : un projet porté par les élus et qui a pris le temps de la réflexion.**

Ce projet fait partie du « programme Constellation », ensemble imaginé dans les années 1980 pour développer le nord-ouest de l'agglomération toulousaine : le programme structure un vaste secteur autour du projet industriel d'Airbus, avec la zone industrielle proprement dite, une grande Zac de 200 hectares (comprenant habitat, tertiaire, équipements publics...) et une Zac de 60 hectares, dont nous parlons aujourd'hui.

Dans un site privilégié, de part la qualité de son environnement naturel, l'opération Monges Croix-du-Sud est consacrée essentiellement à l'habitat, avec des équipements sportifs à reconstruire, un programme routier important et un transport en commun en site propre qui dessert la zone d'Andromède.

La question des périmètres est complexe : la communauté d'agglomération regroupe 25 communes – le Scot en concernera 90 si tout se passe bien et l'aire urbaine en compte 342 . La commune de Blagnac et son Sivom Blagnac Constellation ont porté ces projets au départ, avant que la communauté d'agglomération ne se crée et, de droit, les récupère. Le secteur est traversé par quelques voies structurantes, doté d'un grand centre commercial. Le bourg ancien de Blagnac s'est développé de façon un peu anarchique dans les années 1950-60, avec un habitat individuel relativement dense. Il y a eu ensuite une multiplication des lotissements, avant une organisation urbaine plutôt réussie qui définit le dernier grand territoire d'extension de Blagnac.

Blagnac reste en totale continuité urbaine avec Toulouse, alors que le site de Monges Croix-du-Sud a un caractère de deuxième couronne, bien qu'à distance sensiblement égale du centre, en raison de la discontinuité urbaine. La commune de Cornebarrieu a un petit centre ancien et a développé autour des voiries plusieurs centres secondaires, avec des petits équipements commerciaux. L'opération a pour ambition d'apporter une réponse structurée à ce contexte.

La procédure du marché de définitions a permis de prendre le temps : les équipes ont travaillé presque un an car nous avons aussi fait le choix de les payer correctement, de façon à pouvoir aller au fond des choses. Les élus se sont clairement engagés, avec l'avantage d'un portage politique mais, faute de leur avoir transmis la culture et les références utiles, ils avaient tendance à se déterminer sur une apparence rassurante.

Le site de Monge Croix-du-Sud est entièrement rural, terrains agricoles bordés par une forêt, vallonné, traversé par des cours d'eaux. Le village surplombe le site et les lotissements des années 90 ; un espace vert aménagé et assez utilisé fait le lien entre le village existant et l'opération nouvelle.

Le programme : sur 57 hectares, 600 à 900 logements (600 selon le Plu initial, qui reprend un ancien schéma de l'agence d'urbanisme, mais au moins 900 selon nous), 10 hectares d'espace vert, quelques équipements publics. Et quelques idées directrices développées à partir des suggestions de spécialistes que nous avons consultés, en tant qu'aménageurs, en matière de sécurité et de développement durable, pour les deux opérations. C'est une des raisons de la durée de ce marché de définitions, assez longue pour faire passer les idées. Y compris en organisant des rencontres avec des promoteurs qui ont notamment conseillé comme nous de densifier un peu.

### **Frédéric Bonnet : un grand parc, long d'un kilomètre, apporte la grande dimension qui manque dans l'agglomération.**

Le portage par les élus me semble d'autant plus remarquable dans un contexte où les communes n'ont pas l'habitude de ce type d'échelle : 1 000 logements, c'est déjà beaucoup pour Montpellier et encore plus vrai pour un village de 100 000 habitants.

La manière dont vous avez mené la procédure a été l'occasion d'être didactique et de convaincre. Il y a eu un énorme travail des experts, de discussion, de pédagogie avant d'arriver à cela. Les mots ne signifient pas pour tous les mêmes choses et néanmoins un langage commun s'est établi, ce qui n'était pas évident.

À une échelle plus vaste, apparaissent les structures paysagères, des bois qui correspondent soit aux fortes pentes, soit aux endroits où il y a trop d'eau, le reste étant encore très agricole.

Nous avons d'abord réfléchi sur cette question d'échelle. Dans l'agglomération de Toulouse – à l'exception de la Garonne, de l'aéroport et des grandes forêts du 18<sup>e</sup> qui persistent – le grain territorial correspond au dixième de mètre : il n'y a plus d'objets hectométriques ou kilométriques repérables dans lesquels identifier une mesure différente de cette sorte d'enchevêtrement décrit par David Mangin. C'est pourquoi nous avons essayé d'établir ici la plus grande dimension possible, un objet immédiatement repérable correspondant à un lieu bien identifié que nous avons nommé « parc ». On peut effectivement discuter du terme : il s'agit d'un parc par son statut plutôt que par son caractère, un espace commun, qui relie ce qui reste encore de la campagne à l'ensemble du village en s'étirant sur une dimension kilométrique.

Dans ce paysage de lisières, qui n'a pas encore de caractère périurbain malgré un début de mitages pavillonnaires en bordure du village, le premier geste consiste à étirer ce parc, lieu que le nouveau quartier va partager avec l'ancien. Ensuite, trouver une mesure intermédiaire, de l'ordre hectométrique, va nous permettre d'établir à l'intérieur de cette grande structure longue d'un kilomètre, une mesure secondaire réglant l'urbanité des lieux : c'est un mail, présent dans l'ancien village, sorte de rectangle de 200 m par 50, mesure qui va de façon récurrente régler le futur quartier autour du grand espace partagé.

Cet espace vert, partagé, offre des vues, permet d'avoir depuis les logements 200-300 m ou plus de vide devant soi. Il est aussi l'occasion d'assurer la desserte du quartier, d'où l'idée de parkway : ce n'est pas seulement un lieu de loisirs, piéton, c'est aussi un lieu de mobilité, où accéder en voiture.

**Michel Desvigne : le parkway, outil de viabilisation, qualités d'usage – ou comment rendre habitable un morceau de campagne.**

Au 19<sup>e</sup> siècle aux États-Unis, le parc était conçu comme un vecteur de viabilisation. À Boston ou Minneapolis, Olmsted a développé des quartiers autour et transformé des morceaux de villes, sans hésiter à raser des collines. Pour viabiliser ces sites, il a dessiné des parcs qui servaient à installer des voiries, à récolter et traiter les eaux de pluies, à donner de la valeur aux terres arides. Pendant le temps de la transformation, quelques dizaines d'années, on circulait non pas dans un chantier mais dans un parc... C'est la même idée que nous développons ici.

Le principe du parc comme espace partagé permet d'apporter aux gens du village tout du suite quelque chose en plus, et une viabilisation qui donne immédiatement de la valeur à ces terrains : il faut donner aux gens envie de venir habiter là. Le parkway apporte toutes ses qualités à la voirie pendant la transformation du quartier. Pour rejoindre leur école à pied ou à vélo, les enfants passent non par un improbable boulevard urbain en rase campagne mais par un parc.

**Frédéric Bonnet :** L'idée a quelque chose d'évident. Des exemples de ce genre existent partout en Scandinavie et ailleurs en Europe, réalisés dans les années 1960 avec des concepteurs formés à la culture des parkways américains.

L'exemple de Tapiola, près d'Helsinki, fait encore référence : au cours des années 1960, les meilleurs architectes de l'époque y conçoivent des maisons en bande, des tours, des maisons individuelles ; et entre tous ces bâtis, il y a un grand vide où se promener et jouer, un espace peu coûteux. Parler de parc risque d'inquiéter les élus, qui pensent à la Villette et imaginent des jardins très chers à entretenir. Alors qu'il est possible de produire des espaces extensifs peu chers.

**Michel Desvigne :** Dans son écriture, ce parc est un morceau de campagne domestiqué, rendu habitable. Son entretien doit rester très simple, relevant presque d'une petite agriculture. Un peu comme Christian de Portzamparc le fait dans l'opération de la Lironde à Montpellier.

Le projet conserve des morceaux de rues dont nous ne sommes pas encore sûrs – des rues évoquant une ville nouvelle et improbable ne sont pas nécessairement adaptées à ce milieu rural en transformation.

**Frédéric Bonnet :** Le terrain a des pentes diverses – ce n'est ni un seul grand versant, ni une vallée mais un territoire un peu cabossé. Pour le structurer, nous établissons des plates-formes qui tirent partie de la pente, selon des orientations différentes, en gradins... Cette microtopographie permet de **séparer l'espace public et l'espace privé, sans murs mais par des terrasses**, de faibles hauteurs, donc qui maintiennent des continuités visuelles tout en séparant clairement le chez soi du dehors.

Penser les lieux entre les bâtiments permet d'**offrir des alternatives à l'individuel**, un logement intermédiaire un peu plus dense en terrasses mais avec des jardins privatifs, des petites parcelles donnant sur un pré ou sur une étendue vaste : la faiblesse du jardin est compensée par la richesse ou la profondeur de la vue, les connections possibles. Ces espaces verts qui sont aussi des espaces de circulation ressemblent à des prés. Les jardins sont soit privatifs, soit partagés, avec des piscines collectives.

En matière d'habitat, beaucoup va dépendre de l'ajustement avec les investisseurs mais sur le principe d'une **diversité typologique assez grande**, de l'individuel, du logement en bandes, de la maison patio, des immeubles... La géométrie des implantations dépend de la volonté de dégager des vues – décaler au maximum, créer un paysage en profitant du lieu central – et du choix d'une logique simple, pour l'assainissement, les mouvements de terrain et la desserte.

**Une partie des équipements joue la complémentarité avec le village existant, qui en a peu.** Tout un réseau de chemins piéton existe déjà conduisant au parc aménagé dans un ancien lit de rivière, où il y a des activités, des marchés, des loisirs. **L'idée du parkway est d'assurer une continuité**, de se promener dans le même espace.

Une relation distendue à la voiture, qui fait débat

La desserte s'organise par un système de grappes autour d'une route principale, qui passe entre la partie publique du parc et les prairies. Pour limiter le maillage secondaire, nous voulons regrouper les parkings le long du parkway, en particulier autour des équipements, l'école, la salle des fêtes. Par souci d'économie mais aussi pour dégager les parcelles.

**Plusieurs participants s'interrogent :**

« Un certain nombre d'habitants devront donc faire 400 à 500 mètres de marche à pied pour rejoindre leur voiture ? »

« Pourtant, à Toulouse, on prend la voiture même pour faire 50 mètres. »

**Alain Garès :** C'est souvent parce que les trajets sont désagréables, qu'ils n'ont pas été conçus pour être pratiqués à pied. L'agrément du trajet est fondamental. Pour aller travailler, il existe déjà des transports en commun, en particulier pour les employés d'Airbus, des bus et, du côté de Colomiers, une sorte de Rer. Mais nous pensons d'abord à réduire l'usage de la voiture à l'intérieur du quartier. Si les mères n'ont pas besoin de prendre la voiture pour amener les enfants à l'école le matin, c'est déjà un grand changement. J'ai un objectif modeste : montrer que c'est possible. Même si nous sommes obligés aussi de permettre aux gens d'aller jusqu'à leur maison avec la voiture.

Le statut des espaces

**Alain Garès :** La communauté d'agglomération s'est engagée à payer les espaces verts des deux Zac, en guise de compensation car la zone industrielle d'Aéro Constellation a consommé beaucoup d'espaces. Le parc est donc hors bilan – ce qui est une chance exceptionnelle, puisqu'il fait 12 hectares. Il est géré par le Sivom.



**Frédéric Bonnet :** Les prairies, entre les bâtiments, peuvent être les prolongements de l'espace public, ce qui en augmente la surface. Leur statut dépendra de la manière dont on financera les coûts d'investissement et d'entretien.

**Michel Desvigne :** Les Britanniques pratiquent des **graduations fines entre espaces publics publics, espaces collectifs privés et espaces privés privés** : près de l'immeuble un jardin personnel, l'immeuble partage un jardin collectif privé, parfois aussi un jardin de quartier public puis le grand parc public à l'échelle de la ville. Le droit de la propriété est différent du nôtre et nous ne savons pas faire cette déclinaison. Mais nous pouvons trouver en termes d'usage et de gestion une graduation du même ordre. Les « prairies » doivent être des espaces de gestion et d'usage liés à des sortes de copropriétés, même si elles sont publiques, pour éviter le grand risque de retomber dans l'espace vert indifférencié des années 70, avec tous les problèmes d'appropriation et de conflits que l'on connaît.

**Alain Garès :** À l'opposé de ce risque, il faut **être attentifs à ce que chacune de ces résidences avec son espace collectif privé ne soit pas réellement protégée par une clôture**. Les piscines collectives existent déjà, dans les *gate communities*. Le danger serait que ce parkway se transforme en une succession de résidences fermées, avec à l'entrée portail et vidéo.

**Michel Desvigne :** **Ce qui rend cet ensemble acceptable, c'est l'existence d'un tissu général hiérarchisé**, à l'inverse du système français qui limite les alternatives au choix entre deux modèles seulement – la caserne et le Petit Trianon. L'appropriation des lieux est nécessaire, une piscine serait invivable si elle était ouverte aux foules mais son ouverture réservée à des groupes est supportable parce qu'elle s'insère dans un tissu d'espaces publics qui évitent tout ghetto. C'est cette mixité, cette hiérarchie qui fonctionnent.

Un concept fort, un projet souple

**Ariella Mashboungi :** La force de ce projet tient dans sa remarquable souplesse et dans le fait qu'il propose un concept et un récit. Ni les promoteurs ni les architectes ne sont encore connus, l'intérêt du projet est donc de proposer une ossature d'espaces publics desservant des résidences qui s'installent dans la géographie et peuvent être différentes les unes des autres. Résidence par résidence, la relation à la voiture peut se négocier, et **cette diversité possible ouvre un champ de créativité qui ne compromet pas le concept**. Un concept qui peut donner envie à des architectes et des promoteurs d'entrer dans cette conversation.

Vous annoncez votre intention de promouvoir une architecture qui ne serait pas la répétition de l'architecture de lotissements. L'équipe a proposé de belles images contemporaines mais, à Toulouse ce n'est guère d'actualité. Comment s'y prendre pour promouvoir une façon d'habiter différente ?

**Alain Garès :** Nous avons déjà exposé ce projet aux promoteurs toulousains. Nous pensons mettre les terrains aux enchères – car ils vont intéresser toute la profession – mais en fixant les prix au départ et en faisant monter les enchères sur la qualité.

Nous pensons mélanger des promoteurs sociaux et privés, discuter avec eux pour mettre au point les projets, choisir dans un jury restreint. Nous pouvons également vendre à un promoteur qui s'engage à organiser un concours d'architectes. Ou réserver certaines zones aux maisons d'architectes. Nous voulons aussi réaliser des opérations exemplaires en termes de développement durable. Et, ponctuellement, favoriser les propositions d'opérations pointues en terme de bioclimatique. Nous avons fait un appel à propositions ouvert, « si ça nous plait, on prend ». Tout cela est possible évidemment grâce à un rapport de force en notre faveur.

**Frédéric Bonnet :** Certains promoteurs estiment que le lotissement et la maison individuelle ne sont pas inévitables. Selon eux, un quartier comme celui-là, si le parc, les services et les équipements lui donnent une réelle plus-value, avec des terrains qui valent environ 230 euros le m<sup>2</sup>, pourrait proposer des appartement avec terrasse, à 200 m à pied de l'école à travers le parc. Il semble qu'il y ait un réel

marché pour des petits immeubles d'une certaine densité.