

# L'urbanisme du futur

L'urbanisme a toujours évolué, avec pour principal objectif d'apporter du confort de vie aux hommes. De nombreuses commodités sont apparues, dans l'habitat et les transports. L'optimisation (du coût global) de ces commodités se traduit par une concentration des lieux de vie (exode rurale). Bien vivre dans le confort moderne devient l'avantage des villes.

Economiquement, cette évolution dans les pays dits « développés » a donné à ses populations un confort et une augmentation de leur espérance de vie. Ceci serait parfait si ce n'était pas fait aux dépens du climat, donc de la nature. Avec le réchauffement climatique et la pollution croissante, la situation devient critique, voir insupportable dans les secteurs fortement urbanisés.

## **Les faiblesses de l'urbanisme en occident :**

Les situations sont très variables selon la situation géographique. Le développement des commodités n'a pas été le même pour toutes les régions du globe. L'urbanisation débridée qui s'est développée n'a que peu respecté l'environnement naturel. Il est coûteux de créer des secteurs fortement urbanisés en laissant de la place au milieu naturel, même sur la création de villes nouvelles.

Par contre adapter ou rénover une zone urbaine dense établie, dans un secteur pollué, est très complexe : gestion du relogement (déplacement) temporaire des populations, maintien des activités pendant la rénovation et bien sûr un coût pour un bénéfice de confort faible (sauf à réellement recréer ou préserver de zones dédiées à la nature). La rénovation ne peut se faire qu'à petits pas. Ces petites transformations ne changeront fondamentalement les problèmes actuels des grosses agglomérations qu'après la rénovation complète... en attendant il faudra supporter la grande partie des contraintes liées aux chantiers de rénovation. Par exemple, élargir une rue étroite nécessiterait la destruction d'au moins la moitié de l'habitat sur un côté de la rue (avec le problème de relogement). Le faire par petits secteurs, ne réglera le problème de circulation que lorsque un côté sera entièrement achevé.

Les transformations devront s'intégrer dans un plan global. Ce plan d'urbanisation ne sera réaliste que s'il règle les problèmes de qualité de vie et dispose des moyens nécessaires.

Les problèmes à traiter peuvent être classés en 3 catégories :

- la pollution : elle est principalement liée au chauffage, aux activités industrielles et à la circulation.
- La circulation des véhicules (et le stationnement) lié à une capacité insuffisante et les moyens de transport inadaptés pour faire face à un « besoin » de déplacement croissant.
- Le maintien du « cachet » de l'architecture : classement aux monuments historiques et conservation de l'harmonie entre ancien et urbanisme moderne. L'accès au centre historique doit être maintenu malgré les activités qui l'encerclent avec leurs gros mouvements routiers. Sans compter le problème de financement, pour un résultat à plus ou moins long terme.

Ces 3 problèmes engendrent un inconfort dans les grandes villes : impact de la pollution sur la santé, circulation pénible quel que soit le type de transport et difficultés à s'approvisionner. Certes, en dehors des trajets pour le travail, les habitants cherchent à optimiser leurs déplacements.

Sans parler de vie carcérale, vivre en centre ville rend l'habitant prisonnier de son immeuble et de son quartier... l'environnement devient vite monotone et stressant. Il reste les week-end et congés payés pour fuir ce cloisonnement en acceptant de passer du temps dans les bouchons !

Un choix de société s'impose pour le long terme. Il faut concilier le mode de vie souhaité pour sa cité et le respect de la nature pour trouver un équilibre entre confort et bonne santé.

## **La ville évolue:**

L'architecture futuriste se développe avec des prouesses techniques sans résoudre les problèmes globaux des cités. L'objectif est à la fois une recherche esthétique vers le spectaculaire, respectant parfois des critères écologiques mais visant surtout une rentabilité par un gain de surface au sol. Par contre le mode de vie nouveau, à court terme, devient vite pesant si l'infrastructure environnante n'offre que peu de modes de déplacement et une trop forte concentration de population (effet fourmilière).

Pour la création d'une ville nouvelle, l'étude doit se faire avec une vision à long terme : définir la vocation principale de la ville, le type d'habitat (architecture et commodités) et les plans de circulation interne et externe.

Des quartiers, voir des villes, avec un habitat futuriste, croissent parmi des secteurs traditionnels. En interne ces secteurs futuristes sont confortables à vivre. Par contre vers l'extérieur les problèmes initiaux ne sont pas réglés ; le moderne n'est, bien souvent, pas compatible avec le traditionnel existant, particulièrement pour les accès.

La vocation de la cité est bien souvent plurielle : industrielle ( usines, centres de recherche/développement et transformation de ressources locales ) ou plus traditionnelle (touristique, universitaire ou rurale). Toutes les combinaisons peuvent exister. Plus la combinaison est riche en type d'activités, plus la gestion des déplacements/stationnements est complexe. L'approvisionnement des populations locales devient vite ingérable, obligeant de nombreux résidents à prendre l'automobile pour les achats de base.

Historiquement, en France, les activités de même type étaient concentrées dans des « faubourgs ». Cela reste vrai pour certaines activités commerciales (allées de concessionnaires automobiles par exemple). Ceci est intéressant pour des achats peu fréquents de produits et pour lesquels la mise en concurrence s'impose. Pour des achats fréquents (journaliers) il faut mettre à disposition les produits de base dans tous les quartiers de vie pour en favoriser l'accès aux résidents proches (y bannir les déplacements automobiles).

Beaucoup de villes sont un amalgame d'activités diverses, incluant des

hébergements. Les résidents de ces locaux ont souvent un travail à l'extérieur, ce qui nécessite des déplacements quotidiens. D'autres vivent à l'extérieur de la ville et doivent la traverser pour se rendre au travail de l'autre côté de celle-ci. Des « contournements routiers » peuvent exister pour faciliter les transits. A court terme c'est efficace mais un fort développement industriel entraîne vite la saturation.

Enfin il y a les personnes qui visitent ou font des courses en centre ville en ajoutant des véhicules sur les routes à l'intérieur de la ville. Rendre les centres historiques piétonniers, avec uniquement des transports en commun et des livraisons par de petits camions, rend paisible ces centres. Les bouchons (et le problème de stationnement) dans ces centres poussent certains à abandonner le véhicule, sur des parkings extérieurs, au profit de transports en commun.

## **La ville du futur :**

Pour régler ces problèmes de transport, organiser les villes avec une structure par îlots d'activité permet de limiter les déplacements. A côté des lieux d'activités il faudrait créer une infrastructure de vie : des logements proches des lieux de travail, offrant un trajet court pour s'y rendre, sans oublier les commerces de produits de base dans chaque îlot.

Un îlot dédié au tourisme et/ou aux commerces de produits « non de base » (non alimentaire et ni d'entretien) ne devrait voir venir que des « visiteurs » occasionnels. Les déplacements entre îlots ne seront motivés que par l'intérêt de l'activité de l'îlot visité. Dans chaque îlot, les transports en commun, la circulation de cycles et la marche à pied seront imposés en créant des zones piétonnes et des parkings à l'extérieur de l'îlot.

Le transport des marchandises achetées par le particulier se fait de plus en plus par la livraison à domicile. Ceci permet de ne pas avoir à circuler dans les îlots pour « emporter » les marchandises.

Des axes routiers devraient relier les îlots (sans les traverser) et permettre de transiter à travers l'ensemble de l'agglomération. Dans l'idéal et en pratique, les axes routiers seront définis en amont de la création des îlots ; Ensuite les activités se positionnent de part et d'autre. Ceci évite des contournements d'îlots et des voies sinueuses.

Cet ensemble ne sera équilibré que s'il y a entre les parties « bétonnées » et « végétalisées » un bon partage pour faire face aux aléas climatiques : écoulement des eaux de pluie, sécheresse de l'air et évacuation de la pollution (et capture de CO<sub>2</sub>). La répartition du végétal doit répondre à ces besoins. Pas d'immenses parcs comme seuls points végétalisés (îlot végétal unique où afflue une population dense à certaines périodes), absence de végétaux pour les autres îlots très bétonnés. L'utilisation du végétal en toiture ou en façade des bâtiments est une bonne solution pour une répartition équitable des surfaces végétalisées, en offrant de plus un effet de climatisation contre le froid et le chaud. Le choix de végétaux à feuilles persistantes, demandant peu d'arrosage répond le mieux à ce rôle de régulateur climatique.

Une ville nouvelle pourra satisfaire ces critères si un plan d'organisation urbaine est étudiée de façon globale en amont du développement. Si l'on démarre petit à petit, en pensant s'adapter par la suite à une croissance forte, entraînera les blocages que l'on voit dans des villes moyennes qui n'arrivent plus à contrôler et à rénover l'existant lors d'une forte croissance démographique et/ou une croissance importante du transport local (transit et distribution locale).

## **Le cas de Grenoble :**

Ce n'est pas un cas isolé. De nombreuses villes moyennes ont connu un boom d'activités, se traduisant par une forte croissance démographique et un engorgement des moyens de circulation des personnes et des produits. Avant 1968 (jeux olympiques d'hiver) Grenoble était une ville moyenne, entourée de villages. A moins de 5kms du centre, on se trouvait en pleine campagne. Avant 1968, l'infrastructure routière ne comportait pas de grands axes à 2x2 voies, mais la circulation, peu dense n'engendrait pas de bouchons. (le contournement, appelé U2 était une route classique avec de nombreux feux tricolores). Les jeux olympiques ont générés une expansion de la ville en intégrant les villages avoisinants dans une « agglomération ». Les espaces verts (souvent marécageux) entre la ville et les villages ont disparu.

De nombreuses activités industrielles liées à l'électronique se sont ajoutées aux activités chimiques et textiles de la ville. Bien qu'une vallée soit en grande partie dédiée à l'électronique (silicone vallée du Grésivaudan), de nombreuses activités électroniques sont dispersées sur toute l'agglomération, à Eybens, Echirolle, St Egrève et Grenoble-Euro-pôle.

La circulation automobile a vite saturé les voies existantes. Le contournement de Grenoble par le sud est devenu, dans les années 1980, une 2x2 voies, sans feux tricolores. C'est aussi la période du développement du commerce vers l'Italie, vers la Suisse et le Sud (liaison Valence Grenoble Chambéry).

Aujourd'hui ce contournement à 2x2 voies est saturé ... une partie va être élargie à 2x3 voies. Cela devrait soulager le trafic d'environ 30% sur une partie du contournement. Certainement pas suffisant pour les grandes migrations liées aux vacances et l'engorgement aux heures de pointes en centre ville ne sera pas réglé. Les transports en commun, bien que modestement utilisés, restent saturés aux heures de pointe. L'usage du vélo est adapté aux résidents de la ville. Tant que la circulation automobile restera indispensable en centre ville, le réseau de pistes cyclistes cohabitera difficilement, non seulement avec le réseau routier mais aussi avec les piétons sur des trottoirs (à partager!).

Repenser et réorganiser les réseaux de circulation ne sera efficace que si l'organisation globale de la ville est prise en compte. Certes la transition sera lente, mais elle pourrait devenir pérenne sur le long terme.

Les ajustements actuels nécessitent en permanence d'en ajouter d'autres. C'est bien l'image d'un urbanisme équilibré qui manque à Grenoble. La densité de population et la sur-activité entraîne un gaspillage de ressources et un climat très pollué. Si la densité abaisse le coût des commodités par habitant, elle crée de nouveaux problèmes en saturant le volume des commodités (traitement des déchets, circulation des biens et des personnes...) et en dégradant l'environnement (pollution et FOG). Plutôt que miser sur une

expansion/croissance pour financer des ajustements, ne pourrait-on pas entamer une décroissance au centre de l'agglomération au profit de petites bourgades éloignées ? La baisse de densité de population améliorerait le cadre de vie (plus d'espaces verts, moins d'effet de serres), sans augmentation notable des charges.

Resterait aussi à résoudre le transit des camions dans l'agglomération. Ce problème est plus global car l'utilisation des transports, en particulier des camions, devient trop boulimique. Un tunnel, sans sorties sur la ville, pour relier le sud (Valence) au nord (Genève) est une solution coûteuse difficilement supportable par le contribuable grenoblois. D'autant plus que cette solution ferait la promotion du transport routier, augmentant la pollution de la vallée de l' Isère.

## **Conclusion :**

Grenoble n'est pas un cas isolé. Toutes les « métropoles » souffrent des mêmes maux sans offrir un coût de vie plus bas que celui des villes moyennes et villages. En devenant métropole, Grenoble l'a fait en intégrant de communes voisines et non en se développant en hauteur. La densité en centre ville n'a pas beaucoup changé et le taux moyen d'espaces verts ne s'est amélioré que par l'intégration de villages très boisés et agricoles.

Globalement Grenoble n'a pas résolu ses problèmes lié à son enclavement et son axe unique de communication entre les 3 massifs qui l'entourent. Une décentralisation serait encore possible, avec une volonté politique on abandonnerait la croissance prêchée depuis des décennies tout en organisant une migration des activités du centre vers des spots dédiés et autonomes éloignés du centre historique.

Entre une vie agité, perturbée du centre de l'agglomération et la quiétude de la campagne, il faudra choisir. Opter pour un éloignement des activités non tertiaires et contrôler l'évolution des activités du centre (tertiaires, artistiques, universitaires et touristiques) peut faciliter son choix de vie parmi chacun des secteurs dédiés. L'habitat résidentiel des employés de chaque îlot devant, à ce moment là, rester proche de l'activité principale.

La régularisation des flux des véhicules devrait s'intégrer dans le plan global d'urbanisme et le transit à travers Grenoble devrait s'adapter à la géographie particulière de Grenoble.

Rédacteur : Francis MISSE

Pour tous commentaires, me contacter sur ma messagerie : [francis.misse@cegetel.net](mailto:francis.misse@cegetel.net)