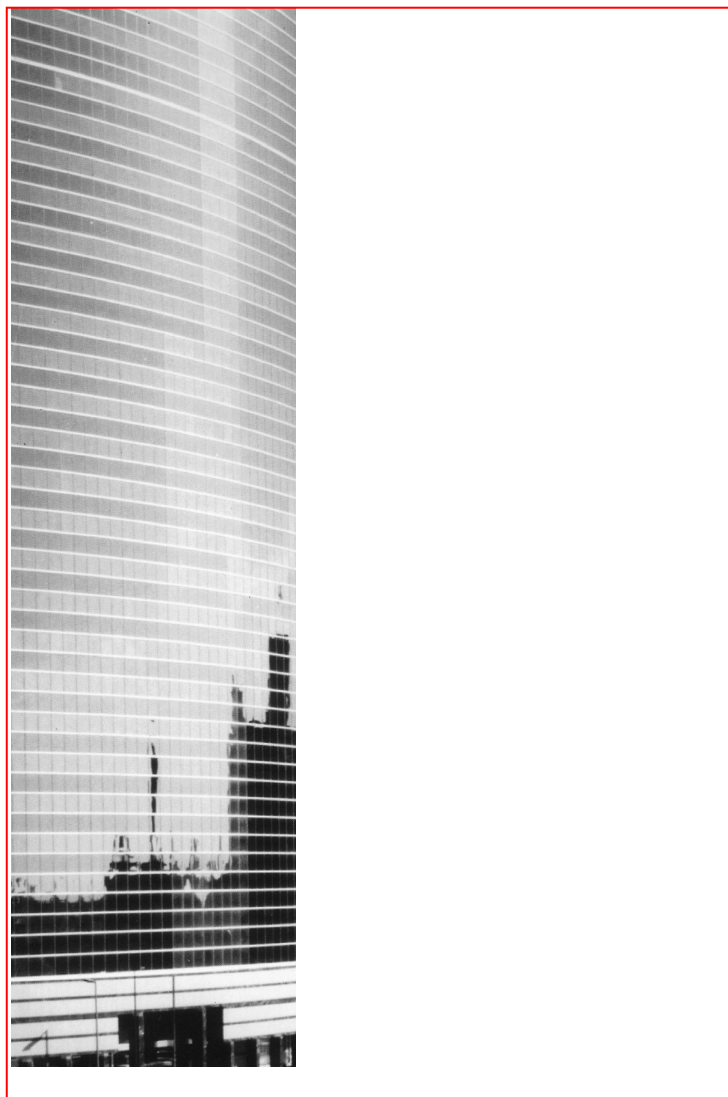


QUELLE VILLE POUR DEMAIN

**La demande urbaine : la Ville, aujourd'hui et demain
telle qu'elle est vue par ses habitants.**



Principaux résultats

*Enquête réalisée pour le GART avec le concours de l'ADEME, de la DRAST,
d'EDF et de RENAULT, dans les agglomérations de Clermont-Ferrand,
Rennes et Toulouse.*

SOMMAIRE

• L'objet de la recherche.....	1
• Descriptif de l'enquête.....	2
I - <u>LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS</u>	3
1 - Les urbains en mal de vivre : une idée reçue	
2 - La ville-centre de demain : une "demande urbaine" en évolution forte	
3 - Réinventer la marche à pied pour réinventer la ville	
4 - L'innovation TC : un levier pour la ville de demain	
II - <u>QUELQUES IMPLICATIONS OPERATIONNELLES</u>	5
1 - Le PDU est en marche	
2 - Une pédagogie des PDU	
3 - Promouvoir les quartiers	
4 - L'offre modale. Au cœur de l'équation : réinventer le mode de vie piéton	
III - <u>LES RESULTATS MAJEURS EN BREF</u>	7
1 - Les points d'ancrage du désir de ville aujourd'hui	
– La vitalité perçue de l'offre urbaine	
– La qualité perçue du relationnel entre les habitants	
– Patrimoine architectural et historique, symboles emblématiques	
– Les espaces verts	
– Les transports en commun	
2 - La ville asphyxiée par les problèmes de circulation.....	9
3 - Urbains et périurbains : deux cultures très contrastées.....	10
4 - Le quartier, la commune.....	11
– Un ancrage fort au niveau micro-local	
– Les manques générant des insatisfactions	
5 - La ville de demain.....	12
– Ce que l'on ne veut pas qu'elle soit	
– Les priorités pour demain	
– Le rôle des transports en commun	
6 - La demande urbaine dans sa diversité. La modulation de la pédagogie des PDU.....	14

LES OBJECTIFS

- **Identifier la demande urbaine :**
 - **la ville aujourd'hui**, telle qu'elle est vue et pratiquée au quotidien par les habitants,
 - **la ville** telle qu'elle est attendue pour **demain**.

- Déterminer quelles sont **les implications** des différents types de demande urbaine en termes de **modes de déplacements** et **d'attentes** sur ce plan.

Avec comme objectifs opérationnels :

- de contribuer à orienter et nourrir la **pédagogie des PDU** (plans de déplacements urbains).
- de jeter les bases d'un **suiti barométrique** de l'évolution de l'opinion des habitants, sur ces différents plans.

Cette recherche est destinée à fournir aux élus et spécialistes en matière d'urbanisme et de transports, une vision "en direct" des perceptions et attentes des habitants ; elle vise donc à venir compléter les démarches conduites par ailleurs, en particulier lors des phases de concertation avec les interlocuteurs habituels (associations ...).

L'ENQUETE

- Trois sites d'enquêtes ont été sélectionnés :
 - l'agglomération de Clermont-Ferrand (254 000 habitants)
 - l'agglomération de Rennes (245 000 habitants)
 - l'agglomération de Toulouse (608 000 habitants)
- 600 interviews quali-quantitatives ont été conduites dans chaque agglomération :
 - 300 en ville-centre
 - 300 en habitat périurbain
- soit 1 800 interviews au total
- en raisonnant chaque échantillon de manière à pouvoir lire, dans chaque agglomération, des résultats spécifiques dans six zones, quartiers ou communes significatifs de problématiques différenciées.

- Ces interviews quali-quantitatives comportaient un mix de **questions fermées** et de **questions ouvertes**, permettant aux interviewés, représentatifs de chacune des 18 zones d'enquête, d'**exprimer librement leurs perceptions et attentes** sur les points-clés.
- Chaque agglomération ayant ses caractéristiques et son historique propre, c'est **l'analyse par agglomération**, qui sera la plus riche d'enseignements opérationnels précis.
- Il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre de **résultats transversaux**, communs aux trois agglomérations sont apparus de façon suffisamment nette pour être porteurs d'enseignements pour la réflexion et l'action. Ils sont l'objet de la présente note de synthèse.

Le cadrage de la recherche et l'élaboration du questionnaire ont été effectués en collaboration étroite avec chacun des sites, ainsi qu'avec les partenaires institutionnels (Adème, Drast, EDF, Renault et le Gart, qui est maître d'ouvrage), et enfin le Certu en la personne de Jean-Marie Guidez.

I - Les principaux enseignements de la recherche

1. Les urbains "en mal de ville" : une idée reçue

L'idée selon laquelle les citadins vivraient globalement mal la ville au quotidien apparaît comme **un stéréotype erroné** ; ils éprouvent majoritairement au contraire, le plus souvent, **un attachement fort à l'égard de leur ville** dans ses différentes composantes : son centre, ses quartiers, comme les communes de la périphérie qu'ils habitent ; leur **appétit à l'égard de la ville de demain** s'exprime tout aussi clairement, tout particulièrement à l'égard de la **ville-centre**, pôle d'attraction puissant, pour y faire des achats, des rencontres, s'y distraire (mais beaucoup moins pour l'habiter à l'avenir).

2. La ville centre de demain : une "demande urbaine" en évolution forte

La hiérarchie des priorités pour la ville-centre de demain, telle qu'elle est exprimée par les citadins, est **très différente**, voire bouleversée par rapport aux attitudes et aux pratiques observées à l'égard de la ville aujourd'hui :

- **Si leur projet reste**, au moins autant qu'aujourd'hui, **d'aller puiser dans la ville-centre** (son hypercentre et ses quartiers), ses ressources commerciales, culturelles et humaines,
- ils font en revanche le plus souvent le constat que cela ne sera, **à court terme, plus possible dans les mêmes termes** qu'aujourd'hui : en particulier, **l'accès** et les **modes de déplacements** privilégiés devront, pensent-ils, évoluer fortement et produire, en résultante, des pratiques urbaines fondamentalement renouvelées.

3. Réinventer la marche à pied pour réinventer la ville

Une majorité de citoyens interrogés, quelle que soit l'agglomération, exprime l'opinion suivante :

Pour continuer à profiter de la ville-centre et de ses ressources, il faudra :

- se résoudre à **diminuer la présence de voitures**,
- **favoriser l'accès en transports en commun à l'hypercentre** (via des parkings-relais pour les périurbains) **et aux quartiers**, dotés de **pôles d'animation** attractifs et valorisés,
- **favoriser** non pas simplement la marche à pied, mais **le mode de vie piéton**, autorisant une pratique plus intime et une (re-) découverte de la ville,
- ce qui passera non **pas seulement** par des "zones" plus ou moins **piétonnières** mais par de **véritables "espaces urbains piétons"**, conçus à **une autre échelle** : celle de la déambulation, du regard et de la rencontre.

4. L'innovation TC : un levier pour la ville de demain

En eux-mêmes, les transports en commun ne peuvent que difficilement être fortement investis émotionnellement. C'est trop leur demander.

Ils deviennent beaucoup plus intéressants pour le citoyen lorsqu'ils sont étroitement **associés à des destinations urbaines motivantes, conçues pour être pratiquées à pied**.

Ils peuvent être vécus comme passionnants et **mobilisateurs** lorsqu'ils sont "brillamment" **innovants** et surtout **ressentis** comme tels.

Un Val, même en projet, un tramway même en projet, un bus en site propre (et énergie propre), avec effet d'annonce fort, fonctionnent comme des **accélérateurs** extrêmement puissants s'agissant de faire avancer "dans les têtes", le schéma de ville pour demain auquel on aspire et dont l'équation s'écrit :

transports en commun innovants (+ parkings en périphérie) + marche à pied
= ville-centre mieux investie dans ses diverses centralités (ses quartiers) et sa mixité.

C'est dans ce cadre que l'on imagine, comme une résultante, **une ville sensiblement moins polluée** (comme une résultante et non comme un à priori "idéologique"), rythmée par ses foyers d'animation et **ses espaces verts**, véritable écriture de la ville, dont la trame devrait être faite à l'avenir autant de lignes TC, d'espaces piétons que de flux automobiles maîtrisés.

II - Quelques implications opérationnelles issues de ces premiers résultats transversaux

1. Le PDU est en marche

Le constat selon lequel les habitants des agglomérations analysées ont cheminé, de telle manière qu'ils ont réinventé et / ou se sont approprié (sans généralement le savoir) les principales composantes de la philosophie PDU est fondamental.

Il engage à trouver les voies permettant d'aller vigoureusement de l'avant s'agissant de favoriser d'autres pratiques de la ville, sur la base d'un binôme : plus de transports en commun et de modes doux / moins de voitures.

2. La pédagogie des PDU

La **pédagogie des PDU** pourra trouver avantage à s'appuyer le plus souvent sur cette "équation" :

- mieux profiter de la ville-centre, dans la diversité de ses "centralités",
- au travers de TC innovants, permettant d'accéder à des espaces animés, réinvestis par le citoyen-piéton,
- les mesures contraignantes (stationnement, limitation de la circulation au centre, de la vitesse ...) étant au service du "bénéfice consommateur" principal : une ville redécouverte, parce qu'à nouveau accessible.

3. Promouvoir les quartiers

- Simultanément : entretenir, développer et promouvoir **les quartiers**, comme autant de foyers d'animation et de **centralité**, apparaît comme une autre composante émergente de la demande urbaine ; demande de polycentralité le plus souvent et non pas de centralité réduite à l'hypercentre.

Certaines villes-centre présenteront à cet égard des déficits clairs, en termes :

- d'animation culturelle ou de loisirs (vecteur essentiel),
- d'événements emblématiques (festivals, animations de rues ...),
- de capacité à intégrer réellement la population jeune (étudiants),
- elles pourront encore présenter des manques en termes identitaires, de vecteurs symboliques de la personnalité de la ville : éléments du patrimoine historique ou architectural ...

Les solutions à ces manques ne relèvent pas toutes du long terme :

- l'exemple de la demande de **pôles d'animations propres au quartier** est significatif (ou comment réinventer le "cinéma de quartier" et son avant-après, symbolique d'un moment collectif de festivité urbaine et alternative aux "multiplexes" excentrés).

Les jeunes sont de ce point de vue une "**cible**"-clé, s'agissant de **favoriser des vocations d'urbains**, ancrés dans la **ville-centre** et sachant résister à l'avenir au syndrome du périurbain / automobiliste prédateur d'hypercentre.

4. **L'offre modale. Au cœur de l'équation : réinventer le mode de vie piéton**

- Si l'équation : moins de voitures - plus de transports en commun et d'espaces piétons en ville-centre apparaît clairement en phase avec la ville de demain telle qu'on l'attend,
- c'est, on l'a vu, **la capacité à (ré-) inventer le mode de vie piéton** qui permettra de concrétiser la nouvelle offre urbaine de façon motivante.

Il s'agit-là sans doute de l'un des chantiers innovants importants pour la ville de demain, avec pour objectifs de proposer :

- des espaces libérés, reconçus pour le citoyen / piéton : à son échelle (et non à celle de la voiture et des transports en commun),
- du mobilier urbain, un jalonnement et une signalétique refondus,
- au service d'une redécouverte de la ville et de ses quartiers,
- pour mieux profiter, dans un rapport plus intime, de son offre culturelle et commerciale,
- et pour répondre au vœu exprimé d'autres rencontres et de plus de mixité *.

* L'attente de mixité sociale est clairement exprimée par plus de 70% des citoyens interrogés, avec de fortes variations selon l'âge en particulier (89% chez les 18-24 ans).

III - Les résultats majeurs en bref

Un constat : l'idée selon laquelle la ville générerait essentiellement du stress et du mal vivre ne se vérifie pas

Il s'agit d'une idée reçue qui doit être abandonnée : vivre en ville (ou à sa périphérie), ce n'est pas l'enfer ; même pour les catégories d'habitants qui ont le plus de difficultés, la ville est le plus souvent d'abord vécue comme un lieu vivant et fort, placé sous le signe de la profusion et de l'accès immédiat à un large spectre d'affects, d'activités et de rencontres.

- Le "désir de ville" est largement partagé, intense et émotionnel et rares sont les urbains ou périurbains qui ne croient pas à la capacité de la ville (-centre) à évoluer et à répondre à leurs attentes.

1. Les points d'ancrage du désir de ville aujourd'hui

Cinq facteurs-clés régissent les composantes positives du vécu de la ville-centre aujourd'hui - moyennant des variations parfois importantes d'une agglomération à l'autre.

De façon hiérarchisée, ces cinq facteurs-clés sont :

- **La vitalité perçue de son offre**

Son appréciation par les habitants est un facteur-clé déterminant directement le degré exprimé d'attachement à la ville-centre. Elle est régie :

- par la richesse perçue de son **offre commerciale** : 30% d'évocations spontanées,
- à égalité avec l'intensité ressentie de son **offre culturelle** et de **loisirs** : 29% d'évocations spontanées,
- d'une manière générale, par le sentiment de son **dynamisme au quotidien** (24%)
- et tout particulièrement par **son savoir-faire en termes d'animation** : manifestations, animations de rues, ambiance festive habituelle (16,5%), reflétant pour une large part le degré d'**intégration réussie des étudiants** à la vie de la ville.

MARC GILLES & ASSOCIÉS ●

● La qualité perçue du relationnel entre les habitants

- **La convivialité** : la possibilité au quotidien de relations chaleureuses, induisant une **large mixité sociale** est un autre facteur-clé (20,5% d'évocations spontanées).

● Patrimoine architectural et historique, symboles emblématiques

- De **grandes variations** sont constatées ici, selon les villes, concernant leur capacité à exprimer leur personnalité au travers de **signes de reconnaissance forts** : de près de 40% d'évocations (score exceptionnellement élevé) à moins de 20% pour d'autres ;
- chaque ville possède ses **richesses emblématiques** : une couleur, une grand-place conviviale, une cathédrale ...
- mais la **visibilité**, l'**investissement affectif** des citoyens, dont ces éléments emblématiques bénéficient ou non, est **très inégal**.
- Il s'agit pourtant d'un autre facteur-clé d'attachement à la ville, à son "âme", à son charme propre.
- La gestion et la communication des signes emblématiques des villes-centre analysées est au rang de facteur actif déterminant.

● Les espaces verts

Véritable "poumon" psychologique, ils remplissent **deux fonctions** importantes pour les habitants (de la ville-centre en particulier) :

- fonction de pause et de ressourcement,
mais aussi, plus fondamentalement :
- de **ponctuation** (d'écriture) de la ville : **relais** (du regard et de la déambulation) pour une **appropriation** de la ville-centre par le citoyen ;
- ils ne sont évoqués comme **significativement présents** que par **18% des urbains** interrogés, avec des amplitudes fortes d'une ville à l'autre (certaines villes-centres, pauvres en espaces verts luttent difficilement contre un concurrent redoutable : le périurbain vert, à portée de voiture).

● Les transports en commun

Ils sont évoqués comme **un vecteur important** pour l'agrément de la ville au quotidien par **un peu plus de 15%** des interviewés, **conformément à leur part de marché**.

Une particularité : lorsque des transports en commun **innovants** (existants ou en projet) sont d'actualité, ils **transforment radicalement** la manière de s'exprimer à leur sujet ; on passe alors du registre un peu morne de transports en commun "qui font bien leur boulot" ("bien adaptés ...") à de véritables "coups de cœur" du type : un "VAL qui surfe sous la ville" ou autres tramway et bus "écologiques".

2. Un frein majeur : la ville asphyxiée par les problèmes de circulation

Un facteur d'insatisfaction domine de façon écrasante : ce sont les problèmes de **circulation** et de **stationnement** en **ville-centre**.

- La circulation comme facteur d'asphyxie de la ville et d'embouteillages insupportables : 38% d'évocations spontanées,
- s'accompagnant de nuisances explicitement rattachées à la circulation : pollution de l'air en général : 17% ; bruit : 12% ;
- auxquelles s'ajoutent des difficultés graves de stationnement (25.5%).

Les problèmes d'**insécurité** venant seulement ensuite : un peu moins de 20% d'évocations spontanées en moyenne, suivis par les insuffisances en termes de **propreté** (11%, mais avec des variations sensibles selon les sites).

3. Urbains et périurbains : deux cultures très contrastées

- **Un clivage net** a été systématiquement constaté entre les pratiques et les attitudes des urbains et périurbains à l'égard de la ville-centre.

- Si urbains et périurbains témoignent dans leur grande majorité d'une **attirance** nette à l'égard de la ville-centre, ils n'en attendent et ils n'y trouvent cependant pas toujours les mêmes choses :
 - **les urbains** (habitant la ville-centre) **valorisent** en priorité **l'offre culture / loisirs** (32% d'évocations spontanées), loin devant l'offre commerciale (22%).
La présence significative d'**espaces verts** vient en second rang chez eux (23% contre 11% pour les périurbains).
 - **Proportions inversées** pour les **périurbains** qui placent en tête des facteurs attractifs, **l'offre commerciale** (sa diversité et son accessibilité) de la ville-centre : 34%, contre 26% à l'offre culture / loisirs.

- **Les négatifs** : circulation / stationnement / pollution étant sensiblement plus évoqués par les périurbains.

- Les **périurbains** apparaîtront ainsi clairement régis par une attitude dominante de **consommateurs / prédateurs** (de commerces puis de culture / loisirs), qui **viennent et repartent** avec leur "butin", non sans constater au passage que l'accès au cœur convoité de la ville est de plus en plus difficile et pénible.

- Disposer d'une connaissance précise de ces **deux cultures**, dans chaque agglomération analysée, apparaît d'autant plus stratégique que 46% de ceux qui ont directement participé au **choix de leur lieu de résidence** déclarent qu'il a été essentiellement dicté par la **prise en compte d'un critère : "être ou ne pas être en ville"** (-centre) ; les deux facteurs suivants étant : la facilité d'accès au lieu de travail (30%), puis l'appréciation du calme environnant (28%).
Le fait de "basculer" vers l'une ou l'autre de ces deux "cultures" est un déterminant direct des choix effectués en termes d'habitat.

- Sachant par ailleurs que si l'on ne répond pas correctement à l'avenir à la demande (forte) dont la ville-centre est investie, la grande majorité des urbains résistera difficilement à la tentation de **quitter la ville-centre**, pour aller s'établir au loin, à la première occasion, et contribuer ainsi à accroître la périurbanisation (55% en moyenne des habitants des villes-centres analysées expriment clairement cette tentation, avec des variations non négligeables cependant, d'une agglomération à l'autre).

Signalons au passage que ce clivage urbain / périurbain ne peut être ici assimilé à la thématique "ville / banlieue", ne serait-ce que pour une raison : le mal-vivre de la ville le plus intense se rencontre parfois au cœur de la ville-centre ; le pavillonnaire heureux se rencontre souvent à deux pas de la ville-centre, etc.

4. Le quartier, la commune

Cette dimension sera particulièrement explorée dans les analyses spécifiques à chaque agglomération. On observe cependant quelques points-clés transversaux :

- **Un ancrage et / ou un désir d'ancrage fort au niveau micro-local**

- **soit parce que l'on savoure** les joies plus ou moins paisibles du quartier ou de la commune (périphérique) où l'on habite,
- **soit parce que l'on aspire à bénéficier de plus d'animation locale**,
 - Cette aspiration à plus et mieux investir son quartier ou sa commune de résidence est plus sensible en ville-centre (les périurbains utilisant, on l'a vu, une double ressource : celle de "descendre" en ville, avant de se replier sur leurs bases "vertes").

- **Les manques générant des insatisfactions au plan de la vie du quartier (ville-centre) ou de la commune (périphérique)**

- Dans les deux cas, on évoque un **besoin d'animation accrue** du lieu où l'on vit (44% d'évocations spontanées dans les quartiers et 40,5% dans les communes périphériques).
- C'est le désir de **plus de salles de cinémas** (et secondairement de salles de concerts) qui constitue **un score inattendu** parce que **très élevé** (même pour une question fermée) : 63% en ville-centre (56% en périphérie) en moyenne. La réflexion devra s'exercer sur ce point dans la mesure où il paraît clairement révélateur :
 - d'une demande de création **dans les quartiers** (et les communes périurbaines) de vecteurs de loisirs, **collectifs** mais aussi **"complexes"** : **l'avant** et **l'après** comptent sans doute autant que le **pendant**.
 - d'une demande pour laquelle **les multiplexes ne constituent sans doute pas la réponse unique adéquate** : le besoin d'animation micro-locale appelle une réponse en termes de **"micro-complexes"**, pôles d'animation et **vecteurs de polycentralité** auxquels les multiplexes ne peuvent pas répondre à eux seuls (sans parler des implications en termes de comportements modaux que ces derniers peuvent entraîner).

S'agit-il de cinéma ? pas nécessairement mais, clairement, d'un **espace urbain "distractif"**, festif, **diversifié**, autour d'une offre de loisir collectif leader (le "cinéma de quartier" attend sa révolution depuis 40 ans - le tramway a bien su, lui, la réaliser ...)

- On observe par ailleurs que la **deuxième demande spécifique** est constituée, **en ville-centre**, par l'attente de **plus d'équipements sportifs** : 35% (contre 15,5% en périphérie).

Il y a sans doute là un autre élément de réflexion à approfondir : comment permettre aux habitants de la ville-centre d'**investir leur quotidien d'urbain d'une façon plus complète**, sans être "amputés" d'une dimension importante : l'expression et la culture du corps.

5. La ville de demain

Comment, de façon plus projective, exprime-t-on la vision de la ville de demain, telle qu'on l'attend concrètement.

La ville décrite n'est tout d'abord :

- **pas une ville gigantesque** / technique / futuriste ;
- elle n'est **pas une ville encore plus rapide, encore plus intense** ;
- mais elle n'est **pas non plus** une ville à l'espace distendu, au temps ralenti, où silence et sérénité viendraient se substituer à l'activité et à l'agitation : **on ne rêve pas d'une cité-paradis** pour urbains anesthésiés.

La ville de demain telle qu'elle est décrite, **intégralement en spontané**, par les citoyens eux-mêmes est traversée par **un axe central** :

- le souhait de voir **diminuer la présence des automobiles** en ville-centre,
- associé à un **espace urbain** dont les pôles (le centre et les quartiers) soient beaucoup **mieux adaptés**, voire reconçus, **au bénéfice du mode de vie piéton** (et secondairement cycliste).

Ce double vecteur de la ville de demain, clairement exprimé par les citoyens interviewés, est tout aussi explicitement tourné vers **une finalité** :

- **Mieux profiter de la ville-centre** (que l'on soit urbain ou péri-urbain) : en particulier d'une offre **culture / loisirs** accrue.

- Avec **deux bénéfiques-clés**, qui viennent en tête des citations spontanées ici :

- plus d'**espaces verts**
- et **moins de pollution**.

La ville est donc explicitement attendue, mais **en résultante seulement**, comme plus verte et plus respirable : **non seulement** en termes de qualité de l'**environnement**, mais tout aussi fondamentalement en termes de **fluidité des mouvements** qu'elle autorise et de **praticabilité de ses espaces**.

La ville de demain n'est **pas tant une autre ville** que la possibilité **d'autres façons de la pratiquer** pour mieux la vivre.

Lorsque, complémentirement, on cherche à apprécier en assisté (phase suggérée) l'importance d'un certain nombre de ces thèmes pour la ville de demain, on recueille, par ordre d'importance:

- 69% de **"très important"** pour **une ville moins polluée** (et 50% pour moins de bruit), à rapprocher des 49% en faveur de l'introduction de véhicules électriques (de tous types),
- 42% de **"très important"** pour **plus de voies piétonnes**,
- 38%, en faveur d'une proposition pourtant contraignante : la **limitation de la circulation en ville**.
- 36% pour **plus de transports en commun**.

Concernant les transports en commun, il se confirme, qu'en eux-mêmes, ils ne peuvent très logiquement être perçus autrement que comme **un moyen au service d'autres finalités** :

- **Ils prennent tout leur sens** lorsqu'ils sont étroitement associés
 - à un projet de ville où l'on pourrait **accéder plus aisément** à des **"lieux vivants"** valorisés,
 - conçus à **l'échelle du mode de vie piéton** : véritables espaces sursignifiés (et non pas raréfiés, sur le mode de la "zone" piétonnière),
 - où l'ingénierie se serait investie en **faveur de l'accès piétons**,
 - et où les signes émis par l'espace urbain le seraient **en direction du piéton** (et non pas essentiellement de l'automobiliste ou de l'utilisateur des services publics).
- Ces mêmes transports en commun deviennent **très motivants** lorsqu'ils sont **"tractés" par un concept innovant**, en adéquation avec le désir de ville émergent : VAL, tramways ou autres TC en site propre et à énergie propre sont capables de donner aux transports en commun toute l'aura souhaitable.

6. La demande urbaine dans sa diversité ou comment moduler la pédagogie des PDU

Les analyses ville par ville puis par quartier font apparaître une quinzaine de types de demandes urbaines majeures, révélant des niveaux de maturité de cette demande parfois très différents et réclamant un traitement, des moyens et une pédagogie différenciés.

La variation de la demande urbaine pour la ville de demain est essentiellement liée :

- au **degré d'intégration actuelle et d'attachement au quartier** ou à la **commune** (périphérique) de résidence,
- à la **plus ou moins grande attractivité exercée aujourd'hui par la ville-centre** et en particulier son hypercentre (grande amplitude observée selon les agglomérations et les types de citadins),
- au fait que l'on **habite la ville-centre**, une zone excentrée ou **périurbaine**,
- à **l'attitude à l'égard de l'automobile** : selon que l'on est ou non très attaché à l'utilisation exclusive de la voiture.

Ces différents types de demande urbaine s'articulent autour de **4 catégories principales** :

Une première catégorie est constituée majoritairement :

- d'"**hyperurbains**", habitant souvent l'hypercentre,
- aspirant très clairement à la prédominance - dans l'hypercentre et dans les quartiers vecteurs de centralité - de **l'accès TC** à des **espaces piétons**,
- Ils **cherchent** activement à développer la **convivialité des relations** avec les autres habitants,
- Ils aspirent à une **offre culture / loisirs / événementielle** forte,
- Ils sont le plus souvent très preneurs de **mixité sociale** (à plus de 90% en moyenne).

Cette catégorie d'habitants revêt un intérêt stratégique :

- elle comporte un **effet "modèle"** (leader) clair ;
- la plupart des autres catégories d'habitants expriment en effet, à des degrés divers, **des aspirations proches de ce que ce groupe leader expérimente** d'ores et déjà aujourd'hui en termes de pratiques urbaines.
- Cette catégorie comporte par ailleurs le plus souvent une **forte proportion de jeunes** célibataires (étudiants : deux fois plus que la moyenne) : ils représentent la fraction d'urbains qui **saura le mieux rester dans la ville-centre**, heureux d'y être, en sachant **résister** demain à la **tentation d'habiter ailleurs** (en périurbain).
- Cette catégorie d'urbains représente **l'opportunité pour les quartiers centraux**, non seulement de ne pas perdre leur vitalité, mais aussi de se développer en termes d'activités comme d'habitat familial demain.

Une deuxième catégorie présente des attitudes, comportements et attentes très différenciés ; il s'agit majoritairement de **périurbains** (ou excentrés) :

- qui **vivent mal leur quartier** ou leur **commune** au quotidien,
- qui parviennent **difficilement** à trouver le mode d'emploi de la **ville-centre**,
- qui nourrissent cependant **une attente, un espoir très forts à l'avenir à son égard**, si du moins elle s'avère capable d'évoluer favorablement ;
- ils sont par ailleurs **très "accros" à la voiture**, comme à l'une des rares bouées qui leur restent.

Un "**contrat**" est envisageable avec eux à l'avenir - moyennant cependant une pédagogie "dure", s'agissant de la **dissuasion de la pratique exclusive de la voiture**.

Ils peuvent devenir perméables à un "marché" dont les termes sont les suivants :

- un meilleur accès à la jouissance d'une offre urbaine attractive : clairement améliorée (et communiquée) au plan des loisirs et de l'animation,
- associé à l'utilisation, même occasionnelle, de transports en commun innovants (et abordables) - ceux-ci pouvant constituer une alternative séduisante à la voiture, moyennant la création de parkings en périphérie bien conçus (et la mise en place de mesures contraignantes pour le stationnement en ville-centre).

Une troisième catégorie de demande urbaine est apparue ; elle concerne le plus souvent des **urbains** (ville-centre) qui rencontrent des difficultés au quotidien :

- Ils sont confrontés à des **problèmes d'intégration dans leur quartier**,
- à son **insuffisance d'animation** (d'offre culture / loisirs ...),
- au **déficit** généralement ressenti de **convivialité entre habitants**,
- à un sentiment d'**insécurité** souvent élevé.

Cette configuration détermine chez eux **une demande urbaine raréfiée à l'égard de la ville aujourd'hui mais forte** en termes d'évolution **pour demain** :

- leur demande passe par un premier "sas" : l'amélioration du **sentiment de sécurité**, associée à un désir de convivialité accrue,
- et débouche sur l'aspiration à une **participation accrue** à une certaine "**festivité**" urbaine (dans l'hypercentre ou autres foyers de centralité).

Le "**contrat**" correspondant à ce type de demande urbaine pourrait être résumé comme suit :

- **valorisation du quartier** de résidence (en termes d'habitabilité / convivialité),
- **valorisation des foyers de centralité accessibles** (autres quartiers et hypercentre) en termes de loisirs / animation,
- introduction et / ou valorisation de **transports en commun innovants** - vers ces centralités - vecteurs de **renovation / requalification des espaces** (sachant que leur attachement à l'automobile est modéré).

La quatrième catégorie, constituée le plus souvent de **périurbains** (ou excentrés) **heureux** de l'être, présente une demande urbaine caractérisée comme suit :

- ils sont le plus souvent **d'ores et déjà** très **consommateurs** (prédateurs) de **ville-centre**, (ils sont très peu nombreux à lui tourner le dos et à aspirer au repli "micro-local"),
- ils sont surtout **très conscients** que, **pour continuer à pratiquer la ville-centre** qu'ils affectionnent, **il faudra changer ses habitudes**.

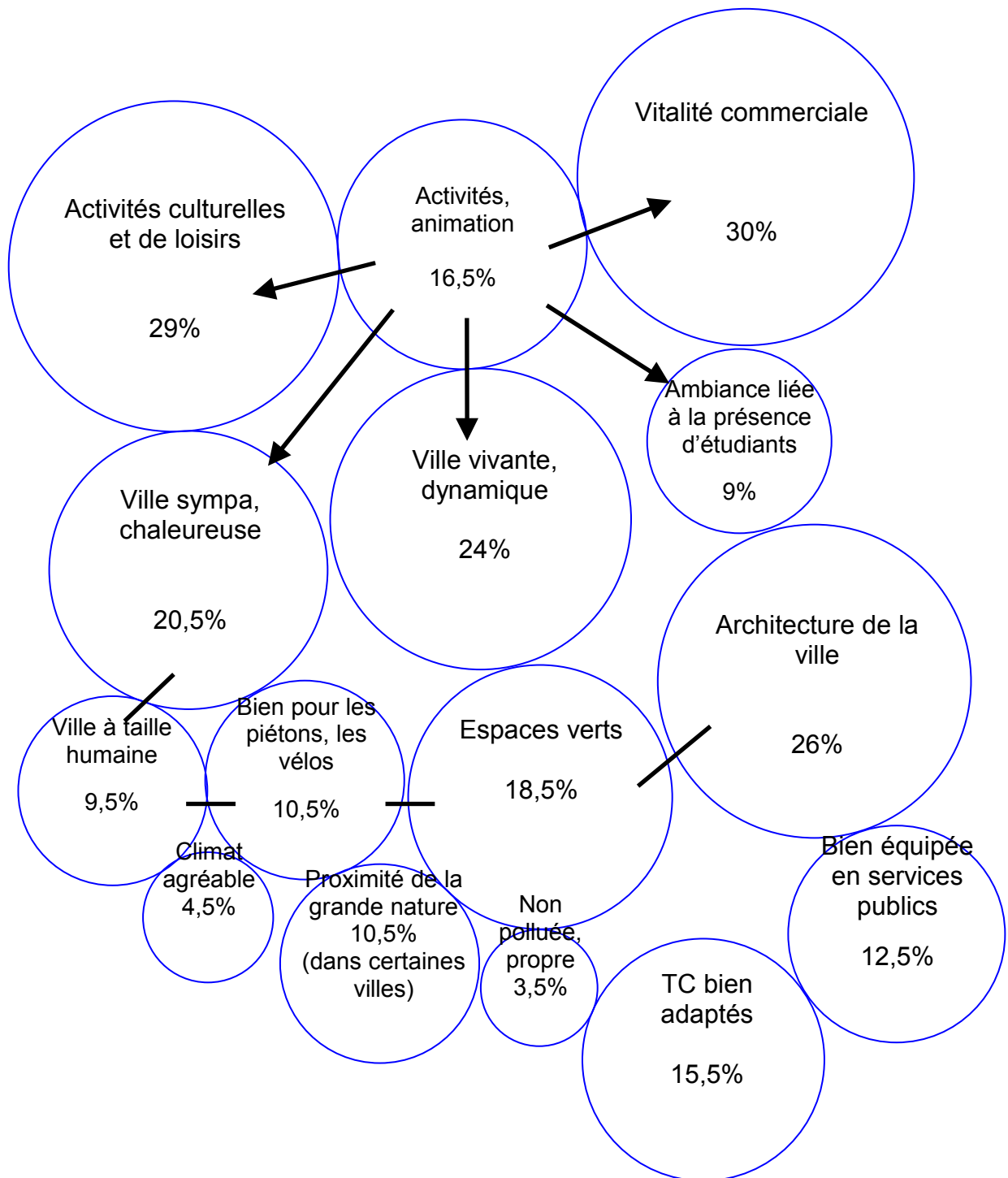
Ils sont **prêts à accepter un contrat**, qui leur serait proposé selon une "pédagogie douce", du type suivant :

- **accès plus facile** et plus agréable à la ville-centre
- en **renonçant partiellement** à l'usage de la **voiture**,
- moyennant l'utilisation de transports en commun **performants**,
- avec **parcs-relais** à l'appui, en périphérie et aux abords du centre ;
- la perspective étant de bénéficier par là d'une **ville-centre plus praticable**, en particulier pour un mode de vie **piéton**, encore un peu plus **verte**, conviviale et animée.

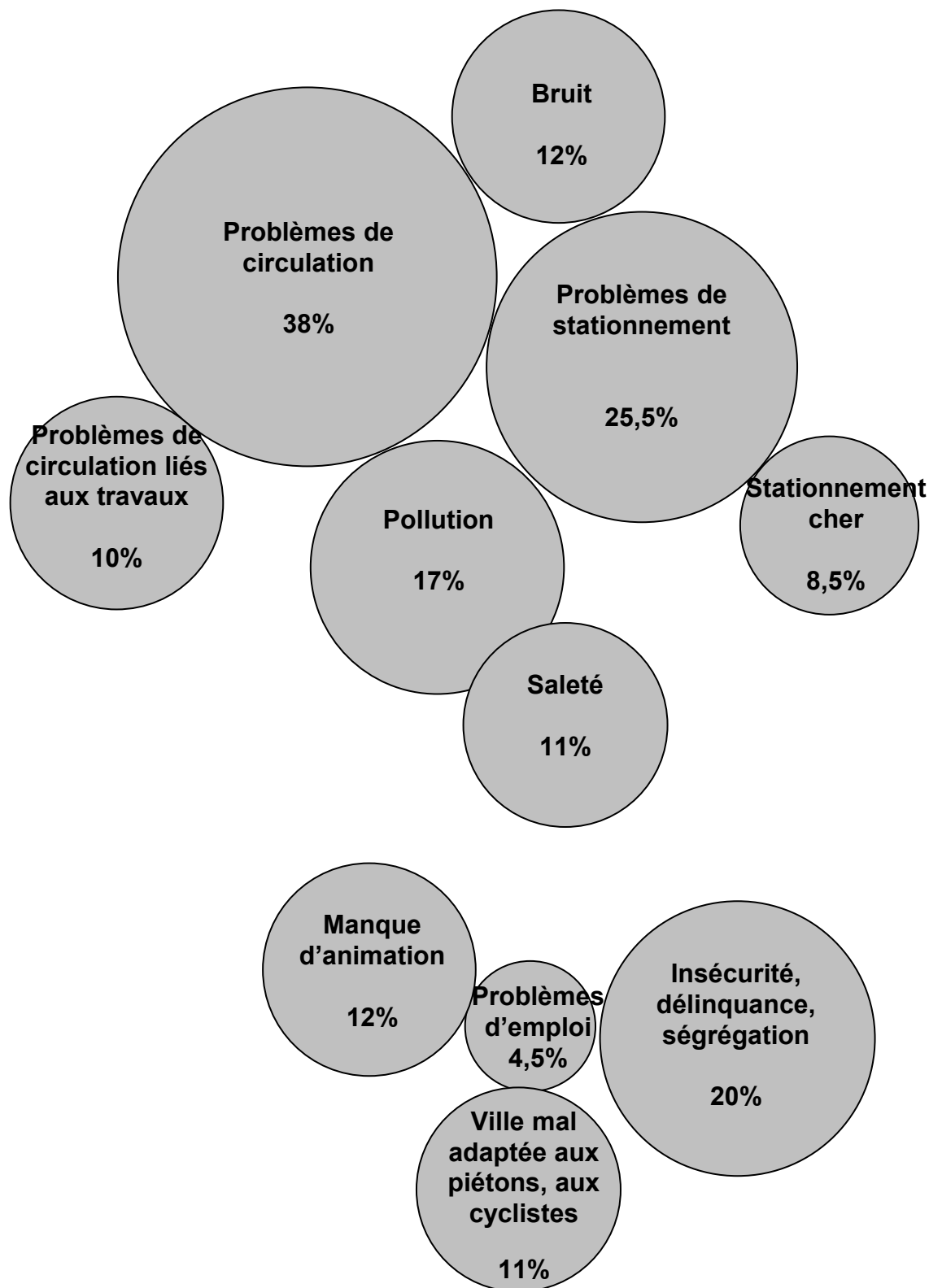
Ce qui fait l'intérêt des termes des "contrats" décrits ci-dessus réside dans le fait qu'ils ne sont pas le résultat de déductions analytiques, mais qu'ils reflètent très fidèlement les aspirations exprimées, le plus souvent en spontané, par les citoyens eux-mêmes.

**LA PERCEPTION DE LA VILLE-CENTRE,
AUJOURD'HUI ET DEMAIN
EN QUELQUES CHIFFRES-CLES**

La perception de la ville aujourd'hui
composantes positives (total 3 villes)
(Question ouverte)



La perception de la ville aujourd'hui
composantes négatives (total 3 villes)
(Question ouverte)



La ville, demain Cumul 3 villes (base 1807)

« Parlons maintenant de la ville telle que vous aimeriez y vivre demain :
la ville de demain, comment la voyez-vous, en quelques mots frappants ? »

Thématiques liées évoquées spontanément

Marcher - respirer - circuler

**Un centre-ville aménagé :
plus d'espaces piétons, de pistes cyclables**

16%

Moins de pollution

15%

Moins de voitures en centre-ville

13%

Des TC améliorés

9%

Une circulation plus facile

10%

Un stationnement plus facile

7%

45%

(Sans duplication)

Ville verte / ville propre

MARC GILLES & ASSOCIÉS ●

Plus d'espaces verts, de parcs

19%

27%

Une ville plus propre

9%

(Sans duplication)

Animation et culture

Une ville plus animée

13%

Une ville plus jeune, plus moderne

10%

Plus de spectacles, de manifestations culturelles

13%

Plus de commerces

3%

30%

(Sans duplication)

Une ville communicante

Une ville plus chaleureuse, plus accueillante

11%

Une ville ouverte sur l'extérieur, une ville européenne (économie, tourisme)

2%

13%

(Sans duplication)

Emploi

Plus d'emplois

9%

Sécurité

Plus de sécurité

10%

Quelques scénarios noirs

Encore plus de chômage

3%

Une ville encore plus polluée

4%

Fuite des jeunes

2%

