

Pourquoi un concours des entrées de ville ?



L'évolution déplorable des entrées de ville en France, dénoncée par tous les urbanistes, les sociologues et les gens de bon sens, a été reconnue officiellement par l'État sous la forme d'une lettre adressée le 15 Juin 1994 au Sénateur Ambroise Dupont qui le pria, après analyse de la situation, de lui proposer des mesures adaptées. Son rapport, très remarqué, déboucha sur un article L-111-1-4 ajouté en Mai 1995 au Code de l'urbanisme et maintenu dans la loi Barnier.

L'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation [...]

Dans l'euphorie de son adoption, le Sénateur avait fondé avec Michèle Prats, inspecteur général de l'Équipement, un « Comité national des entrées de ville » sous l'égide de ce ministère. Las, deux ans plus tard, celui-ci retirait son assistance logistique et le Comité tombait à l'eau.

C'est dans ce contexte que notre président Jacques de la Ferrière a eu l'idée d'organiser un nouveau concours et me proposa de m'en occuper. Sans être un spécialiste, j'étais persuadé de la pertinence de cet article. De leur côté, les fonctionnaires chargés de l'instruction des permis de construire en faisaient au mieux une application purement formelle. Or c'est le seul texte normatif de nature à limiter quelque peu l'étalement urbain. D'où son importance. Il fallait créer quelque part un stimulus et c'est ce que la LUR a fait en lançant ce concours qui signale et récompense les communes et communautés urbaines qui osent s'atteler à une politique d'organisation de leurs espaces périphériques.

Voilà dix ans maintenant que nous l'organisons dans la ligne des objectifs tracés par notre fondateur Jean Giraudoux. Rappelons que ce concours a fonctionné au départ grâce aux subventions des ministères concernés (Équipement, Environnement, Culture, Commerce et PME) et à

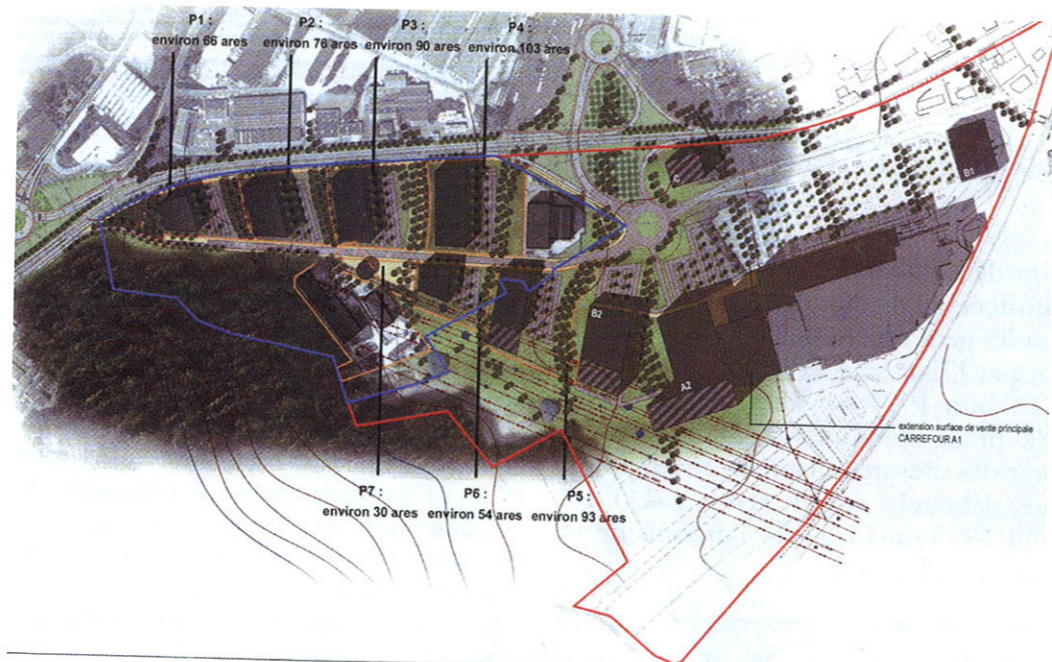
celui des Régions Bretagne, Basse-Normandie, Haute-Normandie et Poitou-Charentes ainsi que des partenaires du secteur privé convaincus de son intérêt : JCDecaux, Dexia-Crédit local de France, Association Espaces pour Demain (EPD), Immochan, Carrefour, Total. Nos partenaires ont changé selon les années. Le ministère chargé de l'Environnement a toujours maintenu une subvention de l'État (c'est d'ailleurs lui qui nous a encouragé à sortir ce numéro spécial anniversaire). La Société Immochan nous est restée constamment fidèle. D'autres ont pris le relais des défaillants, Autoroute du Sud de la France (ASF) et Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP).

Nos partenaires actuels sont, outre Immochan, la Compagnie de Phalsbourg, Cogedim-Altarea et le Conseil national des centres commerciaux (CNCC). Le ministère de la Culture vient de rétablir sa subvention malgré l'exiguïté bien connue de son budget. À tous, un grand merci. Merci également à nos rapporteurs. Outre ma complice de toujours, Michèle Prats, je citerai Antoine Debré, François Marchand, Nicole Roux-Loupiac, Alain Genel, Philippe Hénault, François Barrié, Alain Robinne, Jean-Marc Hoeblich, Pierre Charbonneaux. À tous un grand merci.

Les premiers concours

Au début nous avons ciblé une aire régionale : le premier pour les six régions de l'Ouest (notre président passait ses vacances à l'île aux Moines), le deuxième dans l'Est (son successeur, Jacques Leclercq, étant natif de Bar-le-Duc).

Le premier eut un gros succès avec vingt-neuf villes concurrentes. C'était le rodage de notre jury, composé de représentants des quatre ministères, de nos partenaires et de professionnels de l'urbanisme, de l'architecture ou du paysage, sous la houlette de notre président et du Sénateur Ambroise Dupont. Après avoir éliminé quelques candidatures un peu folkloriques, le jury a attribué sept prix. Dans un article brillant, Michèle Prats souleva à juste raison la question de leur adéquation aux objectifs de « l'amendement Dupont » en ce sens que l'amélioration des entrées de ville ne se limitait pas à son champ d'application. L'important reste que les dossiers traduisent un progrès manifeste dans l'appréhension de l'espace urbain.



Le deuxième concours fut assez décevant, avec seulement quatre dossiers, sans doute parce que la Lorraine était en pleine dépression économique et l'est encore malheureusement. Jacques Leclercq décida alors d'affecter aux concours suivants une assise nationale. Une autre modification essentielle a été apportée à la demande du jury, qui a consisté à récompenser simultanément les collectivités territoriales et leurs concepteurs, architectes, urbanistes ou paysagistes. Ainsi c'est désormais la conjonction de ces deux vecteurs de l'action urbaine, le politique et le technique, qui créent la valeur ajoutée que nous entendons mettre en évidence.

Les concours suivants ont confirmé le constat qu'il y avait à peu près autant de manières de faire que de communes et de communautés urbaines qui avaient le courage de s'y lancer. Par-delà ses spécificités, un aménagement d'entrée de ville est toujours une entreprise de longue haleine qui engage beaucoup d'argent et plusieurs mandatures.

Les partis d'aménagement

Dès le début « Rouen-métropole » montrait huit portes où un événement paysager, architectural ou sculptural marquait une scansion



entre la ville pôle et ses satellites. Une formule globale s'est retrouvée également dans le troisième concours où le jury a récompensé « Amiens-métropole » pour ses sept entrées traitées simultanément. Il est singulier que les services techniques de l'agglomération n'aient pensé à présenter que l'entrée sud. Les rapporteurs ont considéré que c'était l'effort d'ensemble qui méritait nos suffrages et le jury les a suivis.

La même année, l'agglomération périgourdine proposait à l'inverse la solution d'un problème ponctuel, l'arrivée dans la ville depuis l'autoroute en voie d'achèvement, entrée sécurisée par un giratoire astucieusement disposé sous la voie ferrée. Un pont réservé aux véhicules et une passerelle piétonne ont permis de desservir la rive droite de l'Isle, reliée auparavant par la seule route nationale. En dessous, les rives de l'Isle et du canal latéral ont été reconverties en une promenade pittoresque et ombragée. Un aménagement qui révèle une conception urbanistique et paysagère aussi harmonieuse qu'efficace (architecte Zyrk de Toulouse).

On relève que les suffrages du jury vont souvent aux « établissements publics de coopération intercommunale » (EPCI), un outil administratif créé par la loi Chevènement et déjà préconisé dans le rapport Dupont. Pourquoi ? Tout simplement parce que les idées du donneur d'ordre changent alors d'échelle.

Autre parti à La Couronne (Poitou-Charentes) : l'accès depuis le Sud était encombré de « boîtes à chaussures » et de publicités. Plutôt que de les résorber à grands frais, la ville a créé une rocade de contournement par l'Est pour la circulation de transit et une nouvelle pénétrante sur le flanc Ouest ; exemptes l'une comme l'autre, de toute construction et de publicité. Dans l'axe, la voie ancienne garde sa fonction de zone d'activités et de chalandise.

À Saint-Paul-de-Vence, ville soumise à d'importants flux touristiques, il s'agissait de sécuriser la circulation. Une remarquable étude paysagère nous a été présentée pour le cheminement des piétons au travers de cette belle cité provençale. L'accès des autocars vers la galerie Maeght se faisant par un itinéraire séparé en pente douce. (Il semble que ce bon projet est en voie d'achèvement).

À Saint-Omer (Pas-de-Calais), la ville a réalisé un aménagement très classique (architecte Gilles Noyon). Au cœur d'un secteur animé par une grande surface et divers commerces avec leurs parcs de stationnement, un vaste espace résiduel a été assaini, le paysagiste a drainé les eaux de ruissellement vers un lac entouré d'arbres et de grands échassiers en fibre de verre autour desquels les enfants peuvent jouer et courir sans danger. Un morceau de nature sophistiqué qui a organisé l'espace et remplacé un marécage. Fait remarquable, le financement de cette réalisation a été entièrement assuré par les établissements commerciaux qui ont parfaitement compris que l'agrément paysager et une nouvelle aménité étaient des gages de succès commercial.

Nous devons citer maintenant deux exemples spectaculaires sur le Parc atlantique. À Guérande, on connaît bien les marais salants et l'enceinte fortifiée. Moins les faubourgs, petites habitations groupées du XVIII^e et du XIX^e siècles. L'urbaniste Yves Steff a conçu un événement paysager à chacune des entrées du faubourg. Les sept rues qui conduisent aux quatre portes du rempart sont plantées, pavées et sécurisées. À Vitry, le cabinet Krier-Lebunetel a composé, autour d'un giratoire unique, un ambitieux complexe commercial et artisanal inspiré de la « Cité idéale » de Claude-Nicolas Ledoux. Au centre, un seul parking arboré et co-géré. Les commerces et les activités sont disposés en éventail tout autour.

Saint-Omer



Les gares

On n'y avait pas pensé. Mais nous avons admis d'emblée que les gares pouvaient constituer une entrée significative. Tel était le cas à Montivilliers (Haute-Normandie) dont la population active travaille au Havre. La gare est donc la desserte la plus utilisée. Le projet a consisté à ménager un parking arboré sur les délaissés de la SERNAM, et à conduire le piéton vers le centre le long d'un ruisseau qu'on avait oublié parce qu'il n'était pas assaini et que les chemins n'étaient pas entretenus. À citer encore l'accès par la mer, comme pour le joli projet en cours de réalisation à Fort-de-France récompensé en 2005. Ou par un port fluvial

comme le remarquable travail de Saint-Quentin (Picardie) en rive du canal de Somme.

Les voies traversantes

Le jury s'intéresse aux villes qui ont travaillé sur un linéaire d'une entrée à l'autre. Sécurité et commodité, avec des voies séparées pour les deux roues. Des ruptures de perspective et des aires de détente plantées. Ajoutons des sols soignés, il n'en faut pas plus pour rendre agréable une ville ingrate ou encombrée. Témoins Moyenmoutier (Lorraine) et deux villes méditerranéennes, Sète et Cagnes-sur-Mer avec leurs magnifiques promenades littorales réhabilitées.

Les voies pénétrantes

Une entrée de ville peut aller de l'extérieur à la porte. Elle peut aussi bien aller de la porte vers le centre. Ce n'est plus le domaine de l'aménagement Dupont, ce n'en est pas moins de l'urbanisme. Un excellent exemple nous a été livré par Nîmes qui a requalifié l'ancienne route de Sommières. Un paysage généralisé, calibré en fonction du degré d'humidité de chaque secteur : depuis la garrigue sèche des Cévennes jusqu'à la profusion de l'eau dans les jardins de La Fontaine. La voie a été rétrécie, sécurisée et débarrassée de ses affiches, en même temps que les deux quartiers « sensibles » au sud et au nord étaient réhabilités et replantés. Dans le même ordre d'idée on citera le nouvel axe urbain d'Épernay (Champagne-Ardenne).

matière plastique bleu électrique. Le jury comprend bien la motivation, mais notre concours a pour objet un « aménagement urbain » et non une « décoration urbaine ». Pour la même raison, il préfère les arbres aux fleurs qu'on remplace deux fois par an. Ce qui importe, c'est d'améliorer la commodité, la sécurité, la qualité paysagère de l'espace.

La publicité

Ce n'est pas un problème simple. La loi de 1979 avait mis de l'ordre. Malgré des progrès indéniables, elle a buté sur la difficulté de l'appliquer, particulièrement en matière de pré-enseignes. Le Sénateur Ambroise Dupont a remis un nouveau rapport sur la question. Les textes sont trop récents pour en permettre un bilan, mais nos rapporteurs sont très attentifs à ce qu'ils observent sur le terrain.

Les giratoires

Un mot des giratoires. En France, nous sommes champions d'Europe des « ronds ». Certes les giratoires ont amélioré la sécurité, mais il y en a trop. Les CETE (Centres d'études techniques de l'Équipement) en préconisent un tous les deux kilomètres en secteur périurbain. On en trouve maintenant disposés en chapelet en progressant vers le centre ! C'est ridicule et malcommode pour les vélos et les piétons. Chaque concours nous en propose un nouvel échantillon décoré parce que les villes croient bon d'en faire un symbole. Nous en avons vu avec des personnages joueurs de musette ; ou avec des vaches réalisées grandeur-nature en

Les gens qu'on oublie

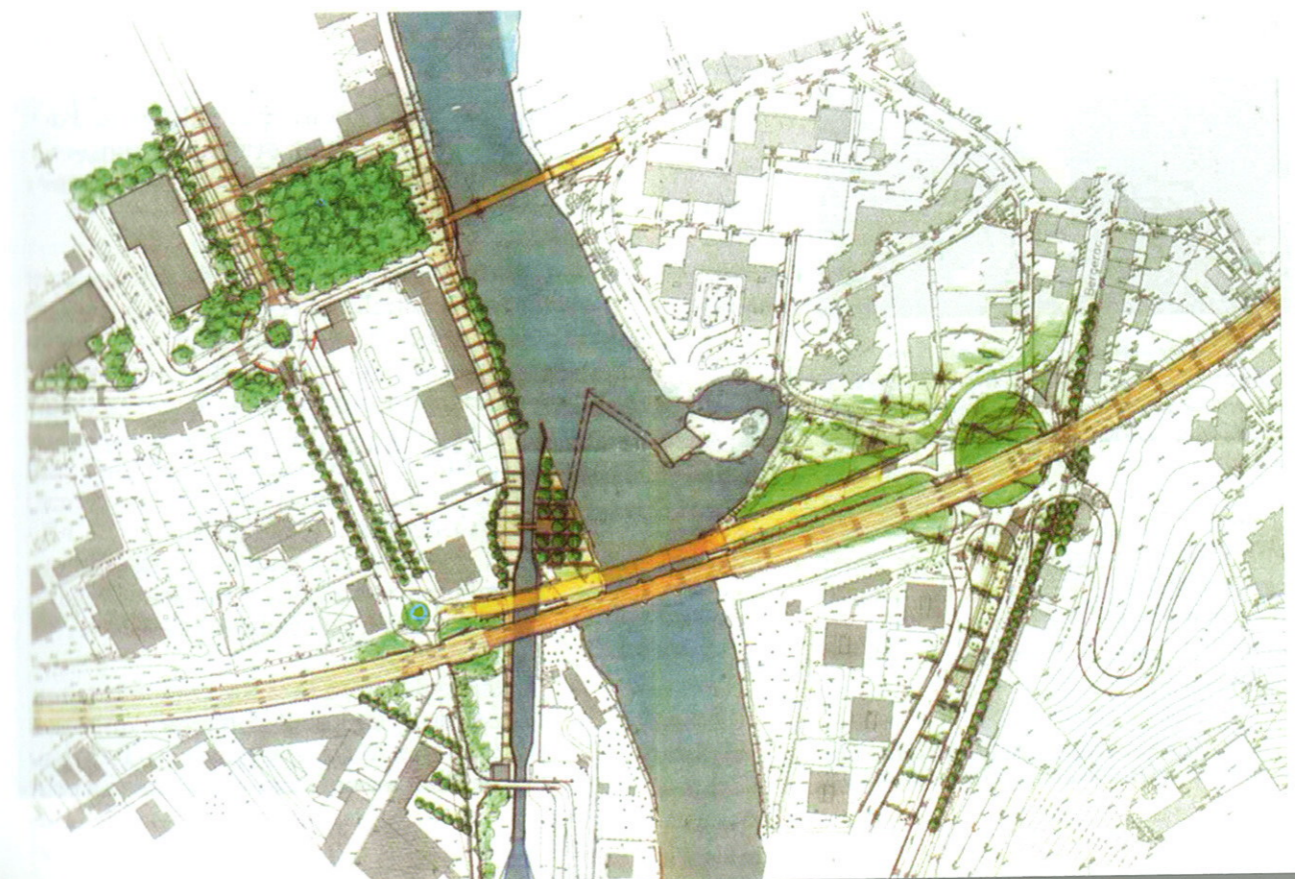
L'ingénieur en infrastructures : par définition, son travail ne se voit pas. Or, pour désencombrer le ciel, il faut bien enterrer les fils ; il faut aussi refaire les raccordements à l'égout, les rendre séparatifs et dans la foulée reprendre l'alimentation en eau potable. Ce sont les préalables obligés et coûteux au remodelage des chaussées.

Le promoteur : personnage sulfureux, c'est lui qui monte les opérations qu'on accuse de ruiner le commerce traditionnel de centre-ville, lui qui provoque l'éloignement indéfini des limites. On

Rouen



Agglomération périgourdine



ne va pas jusqu'à lui reprocher l'architecture indigente des « boîtes à chaussures » qu'il a en fait beaucoup contribué à résorber. Pourquoi nous aide-t'il dans ce concours ? Evidemment parce qu'il est aussi conscient que nous de l'utilité de progrès qualitatifs. Il n'est que de voir les challenges organisés par le CNCC pour s'en convaincre et d'observer les évolutions les plus récentes.

Et demain ?

Tout évolue. Les réflexions sur la ville se sont multipliées ces dernières années. Les faits, les erreurs et les contraintes finissent par avoir un impact sur les pratiques et les tendances. Les crises successives du pétrole, l'effet de serre et le dérèglement climatique, l'ardente nécessité de l'écologie et la recherche d'énergies propres obligent à de nouvelles stratégies urbaines. On parle maintenant de « ville durable » et « d'éco-quartiers ». Des maisons mieux isolées et des habitats plus compacts, des économies drastiques

d'espaces ; le rétrécissement des voies et la réduction des vitesses. La ménagère y regarde maintenant à deux fois avant de prendre sa voiture. Les grandes aires de chalandise cherchent à se rapprocher des centres. Simultanément, les villes généralisent le bus et le tramway qu'on avait presque oubliés. Elles proposent au citoyen des moyens de transport commodes, en même temps que les commerces cherchent à se rapprocher de leurs clients.

Ainsi, la forme de la ville change, les lotissements loin de tout perdent de leur attrait. Les « zones d'activités », cette plaie dont chaque maire a rêvé, devront se regrouper dans des EPCI plus structurés. Chacun commence à s'apercevoir que l'espace agricole ne peut se réduire indéfiniment. Il y a encore de beaux jours pour notre concours. L'idéal serait qu'il devienne inutile et qu'enfin cesse la dissémination de la ville dans le paysage.

Charles Bourély
Inspecteur général honoraire des M.H.



A partir de 2005, M. Didier Pillet, alors rédacteur en chef d'*Ouest-France*, journal le plus diffusé dans l'hexagone, a eu l'idée d'associer ses lecteurs à notre entreprise. On a donc demandé aux lecteurs de nous indiquer des entrées de ville qui leur paraissent réussies. Le jeu consiste à faire voter les internautes du journal pour une photographie ou tout document figuré mettant en valeur l'entrée d'une ville. Le succès de ce jeu-concours ne se dément pas. Nous avons ainsi décerné 5 prix aux photographes et 5 trophées aux villes de Hillion, Nantes, Mont Saint-Michel, Cholet et Trignac.

*«Jeu de forme,
une architecture de lumière,
et de transparence».*

Yannick Veillon

«Il regarde vers l'avant et vers l'arrière, c'est un Janus qui observe la ville de la campagne et scrute la campagne aux limites de la ville. Il veille à ce que l'entrée ou la sortie d'un magnifique coeur de ville ne soit pas un long cloaque, gris et sale, désbérité et abandonné où personne ne veut vivre.»

Marc Velay

