

# L'AMÉNAGEMENT URBAIN DURABLE EN PRATIQUE

## REGARDS CROISÉS FRANCE - HONGRIE

### CAS DE TOURS ET DE PÉCS

**MARS 2010**

Tuteurs : Jean-Paul CARRIERE - Serge THIBAUT - Noémie HINFRAY - Elsa RICHARD

Amélie BESSON - Sarah CHANEL BONCHE - Samantha DELLAL -Maxime DOUCHE - Laura GUERIN -  
Yasmine KESSACI - Alison LEBRAS- Julie LEVELU - Pauline PAGE - Shasha PAN



## REMERCIEMENTS

Pour la confiance qu'ils nous ont accordée pour mener cette étude, nous remercions M. PAUCHET, Directeur Commercial Veolia eau et Président de l'association Initiatives Centre Touraine Hongrie et M. NICOLIN, Consul de Hongrie en région Centre.

Nous tenons à remercier très particulièrement MM. BEDE et BUDAY-SANTHA, professeurs à l'Université de Pécs, pour leur accueil chaleureux et leur participation active au déroulement de notre semaine à Pécs.

Pour nous avoir savamment aiguillés durant ces six semaines d'atelier, nous adressons notre reconnaissance à Jean-Paul CARRIERE, Serge THIBAUT, Noémie HINFRAY, Elsa RICHARD, Sébastien LARRIBE, professeurs et doctorantes au Département Aménagement de Polytech'Tours.

Notre gratitude va également aux personnes rencontrées durant l'atelier :

À Tours,

- M. AHONLONSOU, Chargé PLU à la ville de Tours
- Mme AMIRAULT-DEISS et M. ARMELLINI, Alliance de Villes Européennes de Culture
- Mme BERNARD, SITCAT
- Mme EDMEA, URBANIS
- Mme FRESNAULT, Service développement durable de l'Agglomération Tour(s)plus
- M. HUET, Urbaniste-architecte à l'ATU
- M. MIGNET, Office Public d'Aménagement et de Construction, à Tours
- Mme SAMUEL, Architecte du quartier Monconseil

À Pécs,

- M. DEVENYL, Président du conseil d'urbanisme de la ville
- M. GÖMÖRY, Ancien architecte en chef à Pécs
- M. HORVATH, Directeur, Professeur
- M. KOMOR, Chef de projet de l'usine de céramique Zsolnay
- M. KOZMA, Directeur d'Institut de recherche de viticulture
- M. MAGAY, Responsable du développement de la ville
- M. MERZA, Directeur du centre de management de Pécs2010
- Les étudiants doctorants de l'Université de Pécs



## SOMMAIRE

|   |     |
|---|-----|
| Remerciements .....   | 2   |
| Sommaire .....  | 3   |
| Introduction .....  | 5   |
| Première partie .....   | 6   |
| L'aménagement urbain durable comme élément de coopération territoriale .....  | 6   |
| 1. La coopération entre la France et la Hongrie .....   | 6   |
| 1.1. Historique et axes de coopération France-Hongrie .....   | 6   |
| 1.2. La commande d'ICTH au Département Aménagement .....  | 7   |
| 2. L'aménagement urbain durable .....   | 7   |
| 2.1. La politique de développement durable de l'Union Européenne .....  | 7   |
| 2.2. Approche de l'aménagement durable urbain .....   | 11  |
| 2.3. Enjeux et limites de la mise en œuvre du développement durable en aménagement et urbanisme .....               | 11  |
| Deuxième partie .....   | 13  |
| Contextes stratégiques des villes de Tours et de Pécs .....   | 13  |
| 1. Présentation des villes de Tours et de Pécs .....  | 13  |
| 2. Les caractéristiques des territoires étudiés .....   | 14  |
| 2.1. Caractéristiques de la ville de Tours .....  | 14  |
| 2.2. Caractéristiques de la ville de Pécs .....   | 16  |
| 2.3. Le jeu territorial : contexte institutionnel et juridique .....  | 25  |
| 3. Documents et outils stratégiques en matière de développement durable .....                                       | 38  |
| 3.1. Documents et outils stratégiques en matière de développement durable en France et à Tours .....                | 38  |
| 3.2. Documents et outils stratégiques en matière de développement durable en Hongrie et à Pécs .....                | 43  |
| Troisième partie .....  | 47  |
| L'aménagement urbain durable en pratique : regards croisés France Hongrie .....                                     | 47  |
| 1. Méthode de sélection .....   | 47  |
| 1.1. La sélection des projets étudiés .....   | 47  |
| 1.2. Le recueil des informations .....  | 50  |
| 2. Méthode d'analyse : élaboration de la grille d'analyse du développement durable dans les projets urbains .....   | 50  |
| 2.1. Construction de la grille d'analyse .....  | 50  |
| 2.2. Les limites de la grille .....   | 52  |
| 2.3. Utilisation de la grille .....   | 53  |
| 3. Présentation des projets opérationnels sélectionnés pour l'agglomération de Tours et pour la ville de Pécs ..... | 57  |
| 3.1. L'aménagement urbain durable vu par les acteurs de Tours .....   | 57  |
| 3.2. Le projet MobiliTours de restructuration du réseau de transports de l'agglomération tourangelle .....          | 58  |
| 3.3. La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Monconseil .....   | 67  |
| 3.4. Le centre historique de Tours .....  | 83  |
| 3.5. Les conditions particulières du développement urbain depuis les années 1990 à Pécs .....                       | 100 |
| 3.6. Revitalisation des espaces publics de Pécs .....   | 106 |



|  |     |
|--|-----|
| 3.7. Le quartier culturel de Zsolnay .....   | 115 |
| 3.8. La centrale de production de chaleur et d'électricité de Pécs .....                               | 124 |
| 3.9. Perception du développement durable à Pécs .....  | 127 |
| 4. Grille d'analyse transversale par thématique et fiches de synthèse des projets étudiés ....         | 129 |
| Conclusion.....  | 145 |
| Bibliographie.....   | 147 |
| Liste des sigles .....   | 152 |
| Table des matières.....  | 154 |
| Table des illustrations .....  | 158 |
| Annexe 1 : Les aides de l'ANAH .....   | 161 |
| Annexe 2 : Grille d'observation et d'évaluation de la durabilité des aménagements d'espace public..... | 163 |



## INTRODUCTION

Ce rapport sur « L'aménagement urbain durable : regards croisés France Hongrie » est le résultat de six semaines de travail collectif (5 semaines à Tours et 1 semaine à Pécs) dans le cadre de notre 5<sup>ème</sup> année d'étude au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours.

Il nous a permis de réfléchir de manière générale sur l'application du développement durable en milieu urbain. Les spécificités des contextes nationaux et locaux ainsi que les perceptions différentes de l'aménagement urbain durable nous ont conduits à questionner l'adaptabilité du paradigme du développement durable.

### **Comment se traduit le rapport des acteurs locaux au développement durable dans les projets urbains ?**

Sur le constat des multiples disparités en termes d'aménagement urbain durable dans les deux pays, ce rapport s'efforce de mettre en résonance les pratiques de chacune des deux villes pour aboutir à une mise en perspective des possibilités d'action et outils mais aussi des limites rencontrées par les acteurs locaux.

Cette étude s'articule autour de trois parties. Après avoir cherché à mettre en exergue les potentialités de l'aménagement urbain durable comme élément de coopération territoriale, nous avons étudié les contextes des villes de Tours et de Pécs ainsi que les outils stratégiques dont disposent les collectivités locales dans le domaine de l'aménagement du territoire. Enfin, nous avons interrogé plusieurs opérations d'aménagement au regard du développement durable.

Le contenu de ce rapport est à relativiser, notamment pour l'ensemble des données concernant la ville de Pécs que nous avons découverte pendant seulement cinq jours. Notre analyse se base uniquement sur nos observations et sur les informations que nous avons pu collecter durant ce séjour qui ne sauraient en aucun cas être exhaustives. La durée restreinte de ce voyage d'études justifie également en partie la disparité du rendu entre les villes de Tours et Pécs.



## PREMIERE PARTIE

# L'AMENAGEMENT URBAIN DURABLE COMME ELEMENT DE COOPERATION TERRITORIALE

## 1. LA COOPERATION ENTRE LA FRANCE ET LA HONGRIE

### 1.1. Historique et axes de coopération France-Hongrie

Les villes de Tours et de Pécs n'ont jamais été jumelées. La coopération actuelle entre les deux villes est principalement le fruit d'initiatives associatives.

Il existe deux associations principales à Tours qui œuvre pour le renforcement des relations entre la France et la Hongrie.

L'association Initiatives Centre Touraine Hongrie (ICTH), créée en 1998, a pour buts d'aider à la réalisation de programmes de coopération entre les villes de Touraine et de Hongrie, de faciliter l'ouverture des marchés français et des pays d'Europe Centrale, de faciliter le déplacement de chefs d'entreprises en Hongrie, d'organiser des séminaires sur place avec leurs homologues et de promouvoir des manifestations en Hongrie ou en Région Centre.

L'association Amitié Touraine Hongrie a été créée en 1990 à la suite de la chute du mur de Berlin. Elle a pour objectifs de promouvoir la culture hongroise en Touraine, de faire connaître la Touraine en Hongrie et de favoriser les échanges culturels entre les deux peuples. Elle organise des échanges scolaires, linguistiques ou touristiques entre les deux pays ainsi que des colloques et des expositions.

De plus, en 1997, les villes de Tours et de Pécs - accompagnées d'Olomouc (République Tchèque), de Tolède (Espagne) et de Cosenza (Italie) - se sont lancées dans une aventure singulière : créer un réseau de villes européennes pour favoriser l'échange d'expériences dans le domaine de la valorisation du patrimoine. La naissance en 2000 de l'Alliance de Villes Européennes de Culture (AVEC) est la concrétisation de ce réseau et marque la reconnaissance et le soutien que porte l'Union Européenne à leurs actions. Les cinq villes ont dès lors collaboré pour la rédaction de la Charte Européenne de Villes et Territoires de Culture et de Patrimoine en définissant les grands axes d'action de l'alliance que sont : les Villes et Territoires de Culture,

- un patrimoine vivant
- un patrimoine pour et par tous
- centres de rencontre et lieux de culture partagée
- garants d'un développement viable.



Depuis sa création, le réseau s'est agrandi et compte aujourd'hui trente-six collectivités territoriales œuvrant à l'échelle locale et interrégionale pour *intégrer le plus harmonieusement possible l'innovant dans l'existant ; faire des patrimoines locaux des moteurs du développement économique, culturel et social ; contribuer à la réussite économique et au rayonnement des territoires membres ; se donner une visibilité internationale*<sup>1</sup> (AVEC).

## **1.2. La commande d'ICTH au Département Aménagement**

Dans le cadre de la coopération entre les villes de Tours et de Pécs, l'association Initiatives Centre Touraine Hongrie (ICTH) souhaite organiser à Tours, fin 2010 ou début 2011, un colloque franco-hongrois sur les pratiques d'urbanisme durable dans chacun des deux pays.

Nous avons été missionnés afin d'aider à la préparation de ce séminaire pour constituer une base de réflexion sur le thème « l'aménagement urbain durable : regards croisés France Hongrie ». Il s'agit de réaliser une analyse d'expériences d'aménagement urbain durable à Tours et à Pécs, afin de mettre en exergue les bonnes pratiques à échanger et les écueils à éviter, qui pourraient servir, dans le cadre du colloque, de support à l'échange et à l'innovation pour les collectivités et les entreprises françaises et hongroises.

## **2. L'AMENAGEMENT URBAIN DURABLE**

Les préoccupations liées au développement durable sont de plus en plus présentes dans les politiques et les stratégies européennes, nationales et locales.

### **2.1. La politique de développement durable de l'Union Européenne**

L'Union Européenne s'est dotée d'une politique commune qui offre un cadre de référence pour les actions nationales et locales en termes de développement durable. La Hongrie et la France, en tant qu'Etats membres, sont toutes deux impactées par cette politique.

#### **2.1.1. Le cadre général : la Stratégie de l'Union Européenne en faveur du Développement Durable (SDD)**

La nouvelle stratégie européenne en faveur du développement durable a été adoptée en juin 2006 par le Conseil Européen et fixe le cadre général de la politique de l'Union Européenne en matière de développement durable. Elle est complétée par le principe d'intégration des préoccupations environnementales dans les politiques européennes ayant un impact sur l'environnement.

Cette stratégie s'appuie sur quatre objectifs clés du développement durable que sont la protection de l'environnement, l'équité sociale et la cohésion, la prospérité économique et la gouvernance mondiale. A travers sept tendances non durables identifiées dans la stratégie, le Conseil Européen fixe des objectifs opérationnels et chiffrés et indiquent les mesures à prendre par l'Union Européenne et les Etats membres pour les mener à bien. Parmi ces sept tendances, les thématiques du changement climatique, des transports, de la consommation et de la

---

<sup>1</sup> AVEC, <http://www.avecnet.net/presentation/presentation.html>, 2010.



production durables ainsi que de la santé publique concernant directement l'aménagement urbain durable.

Tout d'abord, la politique énergétique se révèle déterminante dans les domaines du chauffage, de l'électricité et du transport. De plus en plus de projets de développement urbain et de rénovation sont liés à la performance énergétique des bâtiments et les Etats membres doivent respecter des exigences minimales pour les bâtiments neufs et existants, conformément à la directive 2002/91/CE sur la performance énergétique des bâtiments.

Dans le domaine des transports, la stratégie thématique pour l'environnement urbain incite les autorités locales à développer et à mettre en œuvre des plans de transports urbains durables, mesure actuellement obligatoire pour la France mais volontaire pour d'autres Etats membres<sup>2</sup>. L'amélioration des performances économiques et environnementales de tous les modes de transport fait partie des actions à entreprendre.

La SDD affiche également comme objectif de promouvoir les modes de production et de consommation durables, essentiellement traduit sous la forme de mesures de sensibilisation.

Enfin, elle incite les Etats membres au suivi et à l'analyse d'impact dans les transports pour ce qui est des aspects environnementaux et de la santé.

Au niveau local, la SDD vise à « constituer des communautés durables dans les zones urbaines et rurales où les citoyens puissent vivre et travailler, tout en assurant une qualité de vie élevée », notamment par le renforcement d'approches participatives comme l'Action locale 21.

### **2.1.2. La stratégie thématique pour l'environnement urbain**

La stratégie thématique pour l'environnement urbain, adoptée le 26 Septembre 2006, est l'une des sept stratégies thématiques prévues par le sixième programme d'action pour l'environnement. Elle vise à contribuer à « une meilleure qualité de la vie par une approche intégrée axée sur les zones urbaines » et à « un niveau élevé de qualité de la vie et de bien-être social pour les citoyens en leur procurant un environnement dans lequel la pollution n'a pas d'effets nuisibles sur la santé humaine et l'environnement ainsi qu'en encourageant un développement urbain durable »<sup>3</sup>. Elle appelle les Etats membres et les autorités locales à prendre les mesures nécessaires dans les champs de la gestion durable des villes, des transports urbains, de l'urbanisme et de la construction urbaine durable. Elle mentionne enfin la transversalité de la gestion urbaine qui implique la coordination de cette stratégie avec les autres politiques environnementales concernées.

### **2.1.3. Des subventions européennes pour le développement durable**

Diverses subventions sont disponibles pour les particuliers, les entreprises et les services publics, dont les autorités locales, selon les projets menés. Dans le domaine de l'énergie, il existe notamment des aides concernant les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Dans le domaine de l'environnement, le programme LIFE+<sup>4</sup> comprend également des projets possédant un volet efficacité énergétique, de même que ceux touchant à l'environnement urbain, à la qualité

---

<sup>2</sup> « La Commission, en coopération avec les autorités nationales, devrait encourager toute agglomération de plus de 100 000 habitants à mettre en place un Programme de Gestion Urbaine Durable (PGUD) et un Programme de Transports Urbains Durables (PTUD) », Europa, 2010

<sup>3</sup> Europa, 2010

<sup>4</sup> European Commission – Environment, LIFE+, <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/lifeplus.htm>



de vie et aux déchets ; le programme éco-innovation<sup>5</sup> s'attache à des projets concernés par le recyclage et la construction notamment. De plus, des financements existent également dans le cadre de l'objectif 1 des fonds structurels du FEDER (Fonds Européen de Développement Régional).

L'obtention de ces subventions est soumise à des conditions et chaque projet est examiné au regard des politiques communautaires. Les subventions accordées sont une aide pour la mise en œuvre de la politique communautaire en matière de développement durable et encouragent ainsi les bonnes pratiques dans ce domaine.

#### **2.1.4. Les Stratégies Nationales de Développement Durable (SNDD)**

Le renouvellement de la SDD par le Conseil Européen a donné un nouvel élan pour les stratégies de développement durable à travers l'Europe, en particulier dans les nouveaux États membres de l'Union Européenne. En effet, tous les pays ont été invités à élaborer des stratégies nationales de développement durable afin de développer des politiques globales cohérentes lors du Sommet de Rio de 1992. Le Conseil Européen de Göteborg avait également invité les États membres à adopter leur stratégie nationale de développement en juin 2001, document qui vise à préciser les modalités d'intégration du développement durable dans les politiques publiques.

##### ***La stratégie nationale de développement durable hongroise***

La stratégie nationale de développement durable hongroise a été adoptée par le gouvernement en juin 2007, avec pour objectif principal de changer les processus sociaux, économiques et environnementaux pour les rendre durables à la fois à moyen et à long terme<sup>6</sup>. Il est mis en évidence le manque de coordination et de consultation entre les différents secteurs et politiques, qui impliquent la difficile intégration du développement durable dans les stratégies. Même si des associations locales tendent à traiter du développement durable, cette intégration demeure difficile. En effet, « de nombreux gouvernements locaux de Hongrie n'ont pas les capacités et les ressources adéquates pour porter et exercer le panel grandissant de tâches et de compétences qui leur sont attribuées. »<sup>7</sup>

Les dysfonctionnements et problèmes de la situation actuelle, faisant suite aux bouleversements majeurs qui s'opèrent depuis les années 1990, induits par le changement de régime, sont identifiés pour mieux les combattre. La restructuration économique a permis l'amélioration de l'efficacité énergétique du pays mais, dans le même temps, les efforts se sont essentiellement concentrés sur la résolution des problèmes environnementaux hérités de la période précédente sans réel travail sur la prévention. De nombreux progrès dans le domaine des transports ont toutefois été réalisés et sont internationalement reconnus<sup>8</sup>. Cependant, la stratégie souligne le manque d'efforts et de ressources consacrés au développement des transports en

---

<sup>5</sup> European Commission – Environment, Eco-innovation, [http://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/index_en.htm).

<sup>6</sup> Directorate General Environment, Unit E.4. LIFE, *Ex-Post Evaluation of Projects and Activities Financed under the LIFE Programme, Country-by-country analysis : Hungary*, July 2009.

<sup>7</sup> National Development Agency (NDA) – Ministry of Environment and Water (MoEW), Government of the Hungarian Republic, *National sustainable development strategy*, June 2007, p.26.

<sup>8</sup> Ibid, p. 26. « Les proportions des divers modes de transport sont toujours bonnes, politique de taxe reflétant des caractéristiques environnementales, la régulation des émissions de gaz à effet de serre, charges sur les pneus, huiles de moteur et batteries, indemnités ou même exonération de taxe pour le gaz naturel et les bio-fuel... »



commun et des transports ferrés (tramway, métro), considérés comme nécessaires à moyen et long termes<sup>9</sup>.

### ***La stratégie nationale de développement durable française***

La France a adopté le 27 Janvier dernier la stratégie nationale du développement durable 2009-2013, qui fait suite à celle de 2003-2008. Elle a pour but « d'offrir un cadre de référence et d'orientation pour l'ensemble des acteurs privés et publics, en cohérence avec la stratégie des instances européennes et avec les engagements internationaux de la France »<sup>10</sup>. Premier pays de l'Union Européenne à actualiser sa SNDD<sup>11</sup>, la France a déjà pu tirer un bilan de sa première stratégie. Si le bilan officiel affirme que 87% des actions inscrites dans la SNDD sont réalisées ou en cours de réalisation<sup>12</sup>, ce bilan est globalement considéré comme décevant, au regard d'indicateurs « phares » comme les émissions totales de gaz à effet de serre, la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie primaire ou le taux d'emploi des personnes âgées de plus de 55 ans.

### ***Des objectifs comparables pour des contextes d'intégration du développement durable différents***

Les objectifs prioritaires des deux SNDD sont relativement semblables. Ils correspondent aux questions de changement climatique, de démographie, de cohésion sociale, de consommation durable et de gouvernance. La France accentue toutefois l'aspect stratégique et pédagogique qu'elle souhaite renforcer par rapport à la SNDD précédente, en lien avec la loi Grenelle 1, et recommande l'adoption de celle-ci par le Parlement.

Les cinq années 2003-2008 de mise en œuvre de la SNDD en France ont permis un ancrage du développement durable dans la politique et les institutions françaises, notamment au travers des agendas 21 locaux ou de l'intégration du développement durable dans les établissements d'enseignement. Au contraire, en Hongrie, les principes et approches du développement durable n'ont, dans l'ensemble, pas été acceptés, probablement en raison d'une attitude orientée vers la consommation qui se répand, de la restriction de la conception du bien-être aux biens matériels et de l'augmentation de l'exploitation des ressources naturelles<sup>13</sup>. La SNDD hongroise souligne également que la situation est rendue d'autant plus difficile par « le manque de mesures adéquates d'harmonisation au sein du système administratif et institutionnel »<sup>14</sup>. En outre, il est important de noter qu'il n'existe pas en Hongrie d'institution représentant ou assurant la responsabilité de la problématique développement durable<sup>15</sup>, tel que le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer en France. Un comité permanent interministériel pour le développement durable a seulement été formé jusqu'en 2002, date du Sommet de la Terre de Johannesburg.

---

<sup>9</sup> Ibid, p. 27.

<sup>10</sup> Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, Stratégie nationale du développement durable 2009-2013, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Strategie-nationale-du.html>.

<sup>11</sup> Philippe LE CLEZIO, Conseil économique, social et environnemental, Stratégie nationale de développement durable 2009-2013, Paris : Journal officiel de la République française, avis et rapports du Conseil économique, social et environnemental, février 2010, p. 75.

<sup>12</sup> Ibid, p. 75.

<sup>13</sup> National Development Agency (NDA) – Ministry of Environment and Water (MoEW), Government of the Hungarian Republic, op. cit., p. 30.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Ibid.



## 2.2. Approche de l'aménagement durable urbain

Comment la ville parvient-elle à intégrer dans sa morphologie et son fonctionnement la perspective du développement durable ? Trois facettes peuvent définir la ville durable, telle qu'on l'entend à l'occidentale :

- a) C'est une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme. La notion de durée renvoie au caractère fortement contextualisé des villes, toujours impliquées dans une histoire et une géographie, indissociablement urbaine et terrestre, humaine et écologique.
- b) La ville durable doit pouvoir offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie, grâce à une mixité sociale et fonctionnelle. La proximité (appliquée aux services, aux commerces, aux cultures, aux infrastructures, aux générations, etc.) répond dans cette mesure aux coûts et risques impliqués par l'hypermobilité. Face à ces coûts, la ville durable devient une ville de relative compacité, qui peut s'accommoder de différentes morphologies urbaines, ordonnées autour d'une pluralité de modes de transport.
- c) Une ville durable est, en conséquence, une ville qui se réapproprie un projet politique et collectif, défini par l'Agenda pour le XXI<sup>ème</sup> siècle (Agenda 21) adopté lors de la Conférence de Rio en 1992. Celui-ci vise à réduire les inégalités sociales et les dégradations écologiques, en considérant les impacts du développement urbain à différentes échelles, du local au global.<sup>16</sup>

La ville durable apparaît comme un idéal vers lequel les collectivités peuvent tendre en initiant des dynamiques de développement durable et des projets collectifs. En effet, de nombreuses faiblesses persistent dans l'efficacité des politiques publiques et des mesures visant à infléchir un développement soutenable.

## 2.3. Enjeux et limites de la mise en œuvre du développement durable en aménagement et urbanisme

A travers les définitions attribuées à la ville durable, il semble intéressant d'en faire ressortir les enjeux et limites majeurs.

*Nous devons veiller à ce que la durabilité ne devienne pas un champ fonctionnel supplémentaire.*<sup>17</sup> (Michel Lussault)

L'enjeu premier du développement urbain durable tient dans la transversalité des secteurs de développement de la ville (économie, habitat, transports, tourisme et patrimoine, culture, etc.) puisque cette notion appelle à une réflexion d'ensemble. Il s'agit ainsi de dépasser l'analyse sectorielle qui caractérisait le développement urbain pour tendre vers un développement global et intégré.

<sup>16</sup> Cyria Emelianoff, La ville durable, un modèle émergent (Porto, Strasbourg, Gdansk), 1999

<sup>17</sup> Michel Lussault, Conférence nationale Ville durable – MEDDM, Novembre 2008



Le développement durable n'est pas un projet qui se greffe sur une politique. Il se définit au contraire en fonction des situations existantes, des besoins, de la volonté des acteurs locaux et des priorités qu'ils énoncent, ce qui demande de reconsidérer un ensemble de questions urbaines. En ce sens, faire de l'aménagement urbain durable repose en partie sur une science de la conviction, et sur l'implication des différents acteurs qui font la ville.<sup>18</sup>

Une méprise consiste à n'entendre dans les termes « développement durable » que la dimension environnementale de l'expression. La propension à ne pas considérer les dimensions sociales et économiques du développement urbain durable, telles qu'elles sont définies par les trois piliers fondateurs, génère une vision réduite de la ville durable comme éco-cité, qui peut amener des dérives vers une écologie réduite à un nouveau standard de vie.

Conformément au rapport Brundtland, le développement durable s'attache à répondre aux besoins du présent sans compromettre ceux des populations futures. Or, l'urbanisation actuelle fait état sans ambiguïté, de situations critiques pour de nombreux habitants. Dans cette optique et considérant la longue durée du capital physique de la ville, les problèmes de l'irréversibilité et des effets cumulatifs à la croissance urbaine, la « ville durable » exige l'intégration du temps long et le recours au principe de précaution.

Le développement durable se traduit par la maximisation de la zone d'intégration des différents sous-systèmes ; il sous-entend dans son application urbaine un emboîtement des échelles : un quartier doit s'intégrer dans une ville, qui elle-même s'intègre dans un découpage spatial défini.

Les mesures de développement urbain durable s'appuient par ailleurs sur des outils stratégiques de plus en plus nombreux, mis en place par les collectivités et dont les contenus respectifs pourraient se chevaucher, freinant alors l'efficacité de leur portée et contredisant la logique de cohérence que recherche le développement durable.

---

<sup>18</sup> R. Camagni et M. Cristina Gibelli, Développement urbain durable, quatre métropoles européennes, 1997  
Cyria Emelianoff, La ville durable, un modèle émergent (Porto, Strasbourg, Gdansk), 1999



## DEUXIEME PARTIE

# CONTEXTES STRATEGIQUES DES VILLES DE TOURS ET DE PECS

## 1. PRESENTATION DES VILLES DE TOURS ET DE PECS



Source : europa.eu



Source : www.interex.fr



Source : Division géographique de la direction des Archives du ministère des Affaires étrangères

Figure 1 : Localisation des villes de Tours et de Pécs



## 2. LES CARACTERISTIQUES DES TERRITOIRES ETUDIES

### 2.1. Caractéristiques de la ville de Tours

La ville de Tours est située au centre-ouest de la France dans la région Centre au sein du département Indre-et-Loire. La traversée du fleuve Loire et de la rivière Cher lui donne une singularité. Sa population est en augmentation depuis les années 1990 et était au dernier recensement de 139 958 habitants (INSEE, 2007). Sa densité est de 3 975 habitants/km<sup>2</sup>, cependant celle-ci est plus forte dans le centre de Tours, situé entre les deux cours d'eau. La zone Tours Nord, annexée à partir des années 1950, est caractérisée par un manque d'attractivité ce qui justifie en partie sa densité plus faible. La mairie et la communauté d'agglomération souhaite, par ailleurs, relier Tours Nord au reste de la commune et recréer une centralité tout en limitant l'étalement urbain.

La commune de Tours fait partie d'une aire urbaine de 370 000 habitants et, avec dix-huit autres communes, d'une communauté d'agglomération dénommée « Tour(s)plus ». Ce regroupement permet de renforcer et de simplifier la coopération intercommunale et œuvre pour un développement du territoire cohérent et réfléchi (rassemble les moyens et structure les initiatives locales).



Figure 2 : La communauté d'agglomération Tour(s)plus

Source : Tour(s)plus, 2010



### 2.1.1. Les dynamiques de développement

Le périmètre de la communauté d'agglomération concentre 100 000 emplois, dont 80% sont regroupés sur la commune de Tours, principalement dans les domaines suivants : micro-électronique, micro-mécanique, imprimerie, industries de la santé (en particulier chimiques et pharmaceutiques), équipement automobile, plasturgie...

Le dynamisme économique de Tours est entretenu par différents atouts :

- une bonne desserte : présence du TGV (à destination de Paris, Lille, Roissy, Marseille), d'un aéroport, à seulement dix minutes de Tours, et d'axes structurés par des autoroutes (A10 Paris-Bordeaux, A28 Rouen-Tours, A85 Nantes-Angers-Bourges)
- une présence importante des universités : favorise la recherche, l'innovation et le partenariat public-privé (exemple du rapprochement entre les universités et l'entreprise STMicroelectronics)
- une impulsion donnée par les deux pôles de compétitivité : sciences et systèmes de l'énergie électrique et Cosmétique Valley
- des sites d'accueil : des espaces sont créés pour attirer les entreprises tels que le site des 2 Lions ou encore le projet de réaménagement autour de la gare
- un patrimoine naturel et bâti important : contribuent à un cadre de vie agréable attirant les entreprises et les touristes.



**Figure 3 : Les dessertes de la ville de Tours**

Source : Tour(s)plus, 2010

### 2.1.2. Le patrimoine naturel et bâti

La ville de Tours possède une valeur patrimoniale qui peut être déclinée en plusieurs thèmes :

#### *Le patrimoine naturel*

Tours est traversé par la Loire, le dernier fleuve naturel d'Europe. Son fonctionnement hydraulique et sédimentaire crée une dynamique fluviale majeure, ce qui le caractérise de fleuve « vivant ». Les îles, les bancs de sables ou encore les zones humides engendrés par ces mouvements sont la source d'une biodiversité faunistique et floristique remarquable.

#### *Le patrimoine architectural*

Le bâti de Tours garde les traces de l'influence architecturale des différentes périodes historiques



**Photographie 1 : La Loire, à proximité de Tours**

Source : Mission Val de Loire



telles que la période médiévale (maisons médiévales, à colombages) et la Renaissance (cathédrale). Plus largement, la Touraine est réputée pour ces nombreux châteaux et jardins en bords de Loire.



**Photographie 2 : La cathédrale de Tours**

Source : <http://www.routard.com>

### *Un modèle ligérien de village*

Les matériaux principalement utilisés en Touraine sont le tuffeau et l'ardoise. Des habitats troglodytiques sont également présents.

### *Le patrimoine économique*

Jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle, le commerce fluvial était une des principales sources de l'économie locale. Des infrastructures, tels que les levées et les ponts, sont encore aujourd'hui présentes et sont la marque de cette ancienne économie fluviale. Par ailleurs, ces ouvrages permettaient d'éviter les inondations.

Toutes ces richesses patrimoniales, tant naturelles que bâties et culturelles ont permis à la ville de Tours d'être classée en 1988 « Ville d'art et d'histoire ». De plus, depuis 2000, tout le Val de Loire est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO au titre de « paysage culturel vivant ».

La ville de Tours doit répondre d'une part à une demande en logements due à l'augmentation de la population et à la décohabitation des ménages et d'autre part à une demande en emplois. Pour cela, elle doit promouvoir l'attractivité du territoire et construire des habitations. Cependant, ce développement doit également prendre en compte la préservation des richesses patrimoniales (naturelles, architecturales et culturelles) qui contribuent à améliorer le cadre de vie des habitants et participe à augmenter l'attrait des touristes. L'exemple de l'opération « centre historique de Tours », (cf. partie 3.4 p.83) permettra de comprendre comment la ville de Tours allie le développement territorial et la préservation du patrimoine.

Le développement du territoire doit intégrer la notion de durabilité dans ces perspectives. Il s'agit donc d'analyser comment les institutions territoriales (principalement Tour(s)plus) orientent leurs objectifs en fonction de ce nouvel enjeu.

## **2.2. Caractéristiques de la ville de Pécs**

### *Quelques rappels historiques sur la Hongrie*

**1918** : Défaite de l'Autriche-Hongrie, alliée de l'Allemagne impériale ; la Hongrie déclare son indépendance le 31 octobre.

**1920 (4 juin)** : Traité de Trianon : La Hongrie est divisée en plusieurs Etats indépendants. Le nouveau territoire hongrois est deux fois plus petit et un tiers de la population hongroise se retrouve hors des limites étatiques.

**1944 (19 mars)** : Invasion de la Hongrie par l'Allemagne nazie.

**1945 (4 avril)** : Départ des dernières troupes allemandes et occupation complète de la Hongrie par l'Union Soviétique.

**1949 – 1989** : République populaire de Hongrie.

**1989 (23 octobre)** : Proclamation de la nouvelle République de Hongrie.

**1991** : Chute de l'Union Soviétique.

**2004 (1<sup>er</sup> mai)** : Entrée de la Hongrie dans l'Union Européenne.



Située à 32 kilomètres de la frontière croate et à 170 kilomètres de Budapest, Pécs est la cinquième plus grande ville de Hongrie et la plus peuplée de Transdanubie (sud-ouest de la Hongrie). C'est une ville riche d'une histoire de plus de 2000 ans, encore empreinte de l'occupation romaine puis turque. Chef-lieu du département de Baranya, Pécs est également une passerelle vers la Méditerranée. L'année 2010 sera une année exceptionnelle pour la ville de Pécs qui a reçu le titre de Capitale Européenne de la Culture 2010.

| Nom         | Population     |
|-------------|----------------|
| Budapest    | 2 300 000      |
| Debrecen    | 200 000        |
| Miskolc     | 180 000        |
| Szeged      | 165 000        |
| <b>Pécs</b> | <b>160 000</b> |

**Tableau 1 : Population des principales villes de Hongrie en 2007**

Source : KSH - Bureau central des statistiques, 2007

En 2009, la population de la ville de Pécs était de 153 000 habitants<sup>19</sup> et sa densité moyenne de 963,43 habitants/km<sup>2</sup>. Pécs possède sur son territoire un gisement de charbon et un gisement d'uranium, exploités jusque dans les années 1990. Les deux mines ont fourni du travail à plusieurs dizaines de milliers de personnes, qui se sont alors installés aux abords de la ville, créant la « ville uranium » et les cités « charbon ». L'usine de porcelaine et de céramique Zsolnay a été fondée en 1853. Elle a été la plus grande société de l'empire austro-hongrois, devenant emblématique pour la ville de Pécs. Après la chute du rideau de fer, les mines et les usines ont fermé, provoquant une augmentation du taux de chômage et une baisse de la population. Cependant, l'arrêt du fonctionnement des mines a été suivi d'une réhabilitation environnementale et le retour progressif à l'état naturel des espaces exploités est en cours.

### 2.2.1. Les dynamiques de développement

En 1989, la chute du rideau de fer s'est accompagnée d'un changement de régime politique. En effet, la Hongrie est passée d'un régime communiste (durant les années 1949-1989) à un régime démocratique (république démocratique hongroise). Ce changement a permis à la Hongrie de se rapprocher de l'Union Européenne et d'adhérer à celle-ci en 2004. La Hongrie peut ainsi bénéficier de nouveaux fonds à investir dans les centres régionaux. Le deuxième Plan de Développement National (2007-2013) tente d'équilibrer l'économie concentrée actuellement sur Budapest, monopole de croissance et de compétitivité<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> <http://www.pecs2010.hu>, 2010

<sup>20</sup> Borderless city European Capital of Culture-Pecs2010



Pour stimuler son développement économique, la municipalité de Pécs souhaite renforcer les aspects suivants :

### ***Accessibilité et transport***

Pécs est située sur la route reliant la mer Méditerranée et Budapest ; cette situation géographique est un atout dans le domaine économique. Depuis 2008, le projet de construction de la section de l'autoroute M6 reliant Szekszárd à Pécs a été lancé par le gouvernement, les travaux devraient s'achever en mars 2010.

L'aéroport de Pogány, à la périphérie de Pécs, est également un atout dans le développement de la région. Cependant, son fonctionnement pourrait être optimisé en prolongeant les pistes pour devenir un aéroport international.

La ville de Pécs souhaite augmenter son accessibilité et s'ouvrir vers les autres régions, notamment pour renforcer les échanges commerciaux avec Zagreb et Belgrade.

### ***Développement des technologies de l'information***

En 2003, Pécs a lancé le plan « Modèle Numérique pour la Transdanubie du Sud » qui permet le développement de la technologie de l'information et l'installation de nouveaux systèmes de communication et de services numériques dans le domaine de l'économie. Ce plan s'est tout d'abord développé dans les collectivités locales, puis dans les services médicaux, l'éducation, le commerce, le tourisme, etc. Il contribue à améliorer significativement la compétitivité de la région.

### ***Développement du secteur culturel***

Grâce à la mise en valeur de la ville, par sa reconnaissance aux Capitales Européennes de la Culture pour l'année 2010, Pécs espère améliorer son attractivité touristique et développer son économie locale (cf. partie 2.1.5.1 p. 22).

### ***Développement des universités***

L'université de Pécs, fondée en 1367, est l'une des plus grandes institutions d'enseignement supérieur de Hongrie. Elle attire plus de 31 000 étudiants et offre un large éventail d'enseignements et d'activités de recherche.

L'université et les hôpitaux sont les deux principaux employeurs de la ville de Pécs. La présence de l'université permet de dynamiser la ville. Le budget de l'université est le même que celui de la municipalité, ce qui amène à se demander si l'université est dans la ville ou si la ville est dans l'université.



**Photographie 3 : L'ancienne université de Pécs datant de 1367**

Source : J. LEVELU, mars 2010



### 2.2.2. Typologie de la ville de Pécs

La ville de Pécs peut être divisée en trois parties selon l'axe Nord/Sud.

Tout d'abord, la partie nord de la ville présente en son centre la ville historique de Pécs, à l'Ouest la ville Uranium et à l'Est les anciennes mines de charbons avec leurs quartiers isolés (ces quartiers bénéficient de programmes de réinsertion sociale).

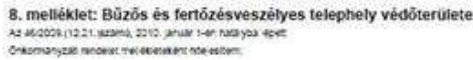
Dans le couloir de la vallée, sont localisées principalement des petites industries. Les industries lourdes ayant disparu, le cadre de vie est désormais plus agréable.

Enfin, dans la partie sud, se situe la cité jardin (Kertvaros), quartier de grands ensembles HLM. Ces grands ensembles et ceux de la ville Uranium font partis des dix plus importants de la Hongrie.

La ville de Pécs étant divisée par la vallée et l'un des objectifs de la ville est de créer une liaison entre le sud et le nord de la ville en développant la partie centrale. Cependant, cet objectif semble difficile à atteindre pour le moment, le développement de la ville se réalisant de façon anarchique. Malgré la diminution de la population, la ville de Pécs ne cesse de s'étaler, les habitants des HLM souhaitant vivre dans des habitations plus éloignées du centre-ville afin de diminuer leurs frais. Cet étalement urbain ne peut à ce jour pas être contrôlé, en raison des indemnités que la commune doit verser à un propriétaire si elle refuse un permis de construire, ce qui engendre des obligations pour la mairie (raccordement aux réseaux, mise en place d'infrastructures...).

La commune de Pécs souhaite densifier son centre au sein duquel du foncier est encore disponible et de nombreux logements sont vacants. Cependant, les prix élevés du marché et le faible pouvoir d'achat des Hongrois freinent ces ambitions.





Source: Rapport PécS, plans de ville, planification urbaine et les règlements de construction, décembre 2009, Atelier DA5, EPU-DA, 2010

Les traditions de ses minorités ethniques et son emplacement géographique et environnemental font de Pécs une ville culturelle, artistique et intellectuelle. Elle est le creuset de différentes civilisations qui se sont succédées au cours de l'histoire. La ville de Pécs garde de nombreux vestiges de ces différentes périodes, ce qui lui a valu le titre de Capitale Européenne de la Culture. Cette reconnaissance permettra de mieux protéger et de mettre en valeur le patrimoine architectural et culturel de la ville.

La fondation de la ville de Pécs remonterait à plus de 6000 ans, d'après des vestiges archéologiques de cet âge. Baptisée Sopianae par les Romains au 4<sup>ème</sup> siècle avant J.C., la ville garde aujourd'hui les traces de cette période telle que les ruines de la première nécropole chrétienne, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO.





**Photographie 4 : Nécropole paléochrétienne de Pécs**

Source : J. LEVELU, mars 2010

### ***L'époque moyenâgeuse***

Pécs devient un centre religieux et un siège épiscopal au Moyen-Age. Le nom de « Cinq Eglises » (Pécs en hongrois) date de cette époque. Située sur le route commerciale qui relie Budapest à la méditerranée, Pécs devient au Moyen-Age un centre ecclésiastique majeur.



**Photographie 5 : La cathédrale de Pécs**

**Photographie 6 : La barbacane de Pécs**

Source : J. LEVELU, mars 2010

### ***Pécs sous la domination de l'empire Ottoman***

Sous l'empire Ottoman, la ville devient la capitale régionale. Pécs est le siège de 150 ans d'occupation turque, et garde aujourd'hui de nombreuses traces architecturales de cette période (mosquées, minarets, mausolées, ruines de bains, etc.).





**Photographie 7 : La mosquée Gazi Kászim pasa de Pécs**

Source : J. LEVELU, mars 2010

### **2.2.3.1. Pécs : Capitale Européenne de la Culture 2010**

#### ***2.2.3.1.1. Définition et principes généraux d'une Capitale Européenne de la Culture***

Le titre de « Capitale Européenne de la Culture » a été créé en juin 1985 par le Conseil des Ministres de l'Union Européenne afin de « contribuer au rapprochement des peuples européens »<sup>21</sup>. Le Parlement européen et le Conseil des Ministres ont donné à la manifestation le statut d'action Communautaire<sup>22</sup> pour la période 2005-2019.

L'objectif principal de ce programme est de promouvoir la richesse, la diversité des cultures et du patrimoine européens, d'améliorer la connaissance mutuelle entre les citoyens de l'Union Européenne et de favoriser l'émergence d'un sentiment de citoyenneté européenne. Il constitue une opportunité de promouvoir le développement culturel et surtout le développement local (urbain et régional) d'une ville.

#### ***Sélection des villes***

La désignation de la « Capitale Européenne de la Culture » se déroule selon les modalités suivantes, depuis 2005<sup>23</sup>:

- Un tour de rôle chronologique a été instauré afin de désigner les Etats membres pouvant déposer des candidatures de villes chaque année.
- Quatre ans avant le début de la manifestation, l'Etat membre concerné par une année donnée soumet aux institutions européennes le dossier de candidature des villes qui souhaitent participer. Celui-ci doit comporter un programme culturel européen remplissant des critères précis liés à la dimension européenne de la manifestation et à la participation des citoyens. Il doit contribuer à tirer parti des particularités de la ville, tant patrimoniales que culturelles, et avoir des effets durables sur développement culturel, économique et social à long terme de la ville.
- Durant les mois qui suivent la réception des candidatures des villes, la Commission Européenne réunit un jury international de sept experts indépendants du domaine culturel qui doit établir un rapport sur les candidatures reçues, au regard des critères et objectifs

<sup>21</sup> <http://evenemonde.info/2010/CapEurop/capitale-culture.htm>

<sup>22</sup> Décision 1419/1999/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999

<sup>23</sup> Décision 1419/1999/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999



requis pour obtenir le titre. Il émet également des recommandations et des conseils pour la mise en place de la manifestation et évalue l'état d'avancement des préparatifs.

- Le Parlement Européen peut adresser un avis à la Commission sur les candidatures dans un délai de trois mois après la réception du rapport.
- Le Conseil désigne alors deux villes comme « Capitales Européennes de la Culture » pour l'année considérée, une parmi l'Europe des quinze et l'autre parmi les nouveaux Etats membres

### ***Evaluation en vue d'apporter les « clés du succès » de la manifestation***

La Commission encourage l'échange de bonnes pratiques, fondamental pour la réussite de la manifestation. Ainsi, le rapport Palmer de 2004<sup>24</sup> met en exergue les « clés du succès » de la manifestation.

Celui-ci souligne l'importance du contexte local de l'évènement, de la prise en charge très en amont du projet et de l'implication de la population locale et de l'ensemble des acteurs. Le programme doit être tourné vers l'avenir, sans pour autant négliger l'histoire et l'identité de la ville et il doit intégrer dès sa conception le caractère durable de l'évènement. Ainsi, le développement culturel doit être intégré dans le développement urbain de moyen et long termes de la ville.

### ***Financement des programmes « Capitale Européenne de la Culture »***

L'Union européenne apporte une contribution financière aux Capitales Européennes de la Culture par le biais de son programme-cadre « Culture »<sup>25</sup> sur la période 2007-2013. Celui-ci remplace le programme « Culture 2000 »<sup>26</sup> de la période 2000-2006.

Le programme « Culture » représente un budget de 400 millions d'euros en vue de soutenir des actions dans le domaine de la culture, dont 77% destinés au soutien d'actions culturelles, telles que les initiatives de Capitale Européenne de la Culture. Le financement ne peut cependant dépasser 60% du budget du projet.

Les sponsors contribuent également en moyenne à 13% des ressources inscrites au budget d'une Capitale.<sup>27</sup>

A partir de 2010, les villes pourront se voir attribuer le prix en l'honneur de Melina Mercouri, au plus tard trois mois avant le début de l'évènement, si elles ont suivi les engagements qu'elles avaient pris lors de la phase de sélection ainsi que les recommandations du jury. L'enveloppe financière associée à ce prix, de 1,5 millions d'euros, constitue le cofinancement européen et sera versée à la structure en charge de la mise en place du programme.

Certaines villes peuvent également recevoir des crédits au titre des fonds structurels européens, tels que le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) et le FSE (Fonds Social Européen) qui peuvent contribuer au développement urbain. Ainsi, la ville désignée Capitale Européenne de la Culture peut se renseigner auprès des autorités de gestion de son Etat membre afin de connaître la programmation de ces crédits sur la période 2007-2013.

<sup>24</sup> Rapport Palmer European Cities and Capitals of Culture, Study prepared for the European Commission, 2004

<sup>25</sup> Décision 1855/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006

<sup>26</sup> Décision 508/2000/CE du Parlement européen et du Conseil, du 14 février 2000

<sup>27</sup> Rapport Palmer European Cities and Capitals of Culture, Study prepared for the European Commission, 2004



### 2.2.3.1.2. *Pécs, Capitale Européenne de la Culture 2010, étapes et financements*

La ville est depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 « Capitale Européenne de la Culture ». Elle espère créer des liens avec les pays voisins, en particulier les Balkans, afin de devenir le centre de la vie culturelle de la région. Les manifestations prévues tout au long de l'année mettront aussi à l'honneur la culture française.

La ville de Pécs a commencé à réaliser son dossier de candidature pour devenir la Capitale Européenne de la Culture 2010, en 2004, pour un dépôt à la Commission Européenne en 2005. Après avoir reçu le titre officiel en 2006, la ville a commencé à réfléchir à une série de projets, sur différentes thématiques. Lors de la première année la réflexion s'est centrée sur l'héritage culturel, en 2007 elle portait sur les études et l'enseignement, en 2008 sur l'environnement et la santé et en 2009 - une année associée au 100<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de l'Évêché de Pécs - la culture religieuse était au centre des programmes. Ainsi, le développement graduel du programme a permis le renforcement des relations culturelles nationales et internationales. Les programmes culturels et artistiques, en s'adressant aux citoyens, se font vecteurs d'un dynamisme.

Les premières études de faisabilité se sont alors déroulées à partir de l'été 2007, les premières constructions ont débuté au printemps 2009 pour des inaugurations en automne 2009. La fin des travaux est prévue pour 2011.

La municipalité de Pécs s'est basée sur le rapport Palmer afin de réaliser le choix de ses projets. En effet, celui-ci fait mention d'un grand nombre de projets déjà réalisés dans d'autres villes qui contribuent à la réussite de la manifestation. Ainsi, ce rapport explique que la construction de nouveaux bâtiments doit s'accompagner d'un travail sur les espaces publics avoisinants et qu'il est important de recréer des liens entre le centre-ville historique et les quartiers modernes.

Ainsi, le projet de développement « ville sans frontières » de Pécs prévoit la réalisation de cinq projets : la création d'une grande bibliothèque municipale, la création d'un centre de conférence, la réhabilitation de la rue des musées (rue Kaptalan), la transformation de l'ancienne usine Zsolnay en quartier culturel et la revitalisation des parcs et jardins publics.

La réalisation de ces projets est financée par <sup>28</sup>:

- le gouvernement hongrois (14,5 million d'euros, soit 40% du coût total des opérations sur 2007-2011)
- la municipalité (12 million d'euros, soit 33% des coûts des opérations sur 2007-2011)
- les instances européennes
- des sponsors
- le Fond National Culturel (2 millions d'euros sur 2007-2009).

---

<sup>28</sup> Pécs 2010 European Capital of Culture Monitoring report, Bruxelles, 22 Avril 2009



## 2.3. Le jeu territorial : contexte institutionnel et juridique

### 2.3.1. Le contexte institutionnel et juridique en France

#### 2.3.1.1. Le cadre institutionnel et les compétences dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme en France

En France, il existe cinq niveaux de décision qui concernent l'aménagement du territoire et l'urbanisme : l'Etat, les collectivités territoriales (les communes, les départements et les régions), les intercommunalités (communautés de communes, d'agglomération ou urbaine) et les pays.

##### *Les communes (collectivités territoriales)*

Tours, comme l'ensemble des communes françaises, a acquis, au fur et à mesure des lois de décentralisation, de plus en plus de compétences, en particulier en matière d'aménagement :

- l'entretien de la voirie
- l'aménagement du territoire communal (logement social, ZAE, protection de sites...)
- l'urbanisme (permis de construire, PLU...)
- l'action sociale

Afin de mettre en œuvre ces diverses compétences, les communes récoltent le produit de trois taxes : la taxe d'habitation et les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties. La quatrième taxe qu'elles percevaient jusqu'à présent, la taxe professionnelle, a été supprimée en 2010 et devrait être remplacée par un nouveau produit fiscal.

##### *Les intercommunalités*

Les communautés d'agglomération françaises sont une des formes d'intercommunalité à fiscalité propre, aussi appelées établissement public de coopération intercommunale. Les regroupements de communes se sont faits jusqu'à aujourd'hui sur la base du volontariat avec toutefois des incitations financières de l'Etat, et des conditions sur leur constitution. Pour exemple, le territoire de ces intercommunalités doit être d'un seul tenant et sans enclave.

Les communautés d'agglomération ont des compétences obligatoires, et des compétences dites « facultatives » (elles doivent en choisir au moins trois parmi six).

- *Compétences obligatoires :*
  - Développement économique
  - Aménagement de l'espace
  - Habitat
  - Politique de la ville
- *Compétences facultatives :*
  - Voirie
  - Eau
  - Assainissement
  - Protection et mise en valeur du cadre de vie
  - Déchets
  - Equipements culturels et sportifs



***Les pays***

Les pays, ou syndicats mixtes de pays, sont composés de plusieurs intercommunalités (communautés de communes ou communautés d'agglomération). L'objectif des pays est de permettre une action locale pérenne grâce à une mutualisation efficace des moyens d'agir. Les fonds des pays viennent à la fois des intercommunalités qui les composent, et des dotations régionales et nationales.

***Les départements (collectivités territoriales)***

Les départements français sont des collectivités territoriales qui ne possèdent quasiment aucune compétence en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Avec la loi sur la décentralisation de 2004, les départements ont acquis des compétences en matière de gestion du patrimoine et d'éducation.

***Les régions (collectivités territoriales)***

Les régions, telles qu'elles existent actuellement, datent de 1982. Ce sont à la fois des collectivités territoriales, avec à leur tête un président de région, et des circonscriptions administratives au sein desquelles travaillent les services extérieurs de l'Etat, dirigés par un préfet. En tant que collectivités territoriales, elles ont une fiscalité propre qui leur permet d'exercer leurs compétences, entre autre en aménagement du territoire et infrastructures.

***L'Etat***

L'Etat français édicte les lois générales sur l'urbanisme et décide des grands axes d'aménagement du territoire. Il est présent aux niveaux inférieurs de la région et du département, dit « services déconcentrés ».

***Tableau récapitulatif des compétences relatives à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire***

Les niveaux stratégiques suivis de (\*) représentent les collectivités territoriales françaises. Il s'agit des services décentralisés de l'Etat.



| NIVEAU STRATEGIQUE  |  | COMPETENCES   |
|---|--|---|
| <b>Etat</b>   |  |   |
| <b>Région(*)</b>  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement économique</li> <li>• Aménagement du territoire et planification</li> <li>• Education et culture</li> </ul>  |
| <b>Département (*)</b>  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Action sociale et sanitaire</li> <li>• Aménagement de l'espace et équipement</li> <li>• Education, culture et patrimoine</li> <li>• Action économique</li> </ul>   |
| <b>Intercommunalité :</b><br><br>Ce terme désigne toutes les formes de coopération existant entre les communes. Elles peuvent donc se regrouper sous la forme d'un établissement public, auquel sont les communes délèguent certaines compétences dites « de spécialité ».<br><br>En France, les intercommunalités les plus courantes sont les communautés de commune et communautés d'agglomération. | <b>Communauté de communes</b><br><i>(population &lt; 50 000 habitants)</i>   | <b>Compétences obligatoires :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de l'espace</li> <li>• Développement économique</li> </ul> <b>Compétences optionnelles (au moins 1 à choisir) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Protection et mise en valeur de l'environnement</li> <li>• Politique du logement et cadre de vie</li> <li>• Création et aménagement de la voirie</li> <li>• Construction, entretien, et fonctionnement d'équipements</li> <li>• Action sociale</li> <li>• Assainissement</li> </ul>   |
|   | <b>Communauté d'agglomération</b><br><i>(population &gt; 50 000 habitants et au moins une commune de plus de 15 000 habitants)</i> | <b>Compétences obligatoires :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement économique</li> <li>• Aménagement de l'espace communautaire</li> <li>• Equilibre social de l'habitat</li> <li>• Politique de la ville</li> </ul> <b>Compétences optionnelles (au moins 3 à choisir) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Création et aménagement de la voirie</li> <li>• Eau et assainissement</li> <li>• Protection et mise en valeur de l'environnement</li> <li>• Construction, entretien et aménagement d'équipements</li> <li>• Action sociale</li> </ul> |
|   | <b>Communauté urbaine</b><br><i>(population &gt; 500 000 habitants)</i>  | <b>Compétences obligatoires :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement et aménagement économique, social, et culturel</li> <li>• Aménagement de l'espace</li> <li>• Equilibre social de l'habitat</li> <li>• Politique de la ville</li> <li>• Protection et mise en valeur de l'environnement</li> </ul> <b>Compétences optionnelles (en accord avec le département) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Action sociale</li> </ul>   |
| <b>Commune (*)</b>  |  | <b>Compétences traditionnelles :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat civil et fonctions électorales</li> <li>• Action sociale</li> <li>• Enseignement</li> <li>• Entretien de la voirie communale</li> <li>• Protection de l'ordre public local</li> </ul> <b>Compétences décentralisées :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Urbanisme et logement</li> <li>• Enseignement</li> <li>• Activité économique</li> <li>• Santé</li> <li>• Culture</li> </ul>   |

Tableau 2 : Compétences des différents échelons territoriaux en France

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010



### 2.3.1.2. Le cadre juridique en France

#### ***Loi sur la décentralisation de 1982***

Loi 82-183 du 2 mars 1982 dite « Loi Defferre »

Il s'agit d'une réforme majeure dans le système institutionnel français des 50 dernières années. Elle marque un transfert important de compétences de l'Etat vers les régions et départements. Par ailleurs, elle donne à la région, jusque là simple découpage administratif, le statut de collectivité territoriale, au même titre que les communes et les départements.

#### ***Loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) de 2000***

Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains

Cette loi traduit la volonté de l'Etat de donner un cadre et d'encourager un aménagement de l'espace plus solidaire socialement et prenant en compte les principes du développement durable. Elle propose des réformes en urbanisme, dans les domaines de l'habitat et des transports.

#### ***Lois Grenelles 1 et 2 sur le développement durable***

Loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1) dite « Loi Grenelle 1 »

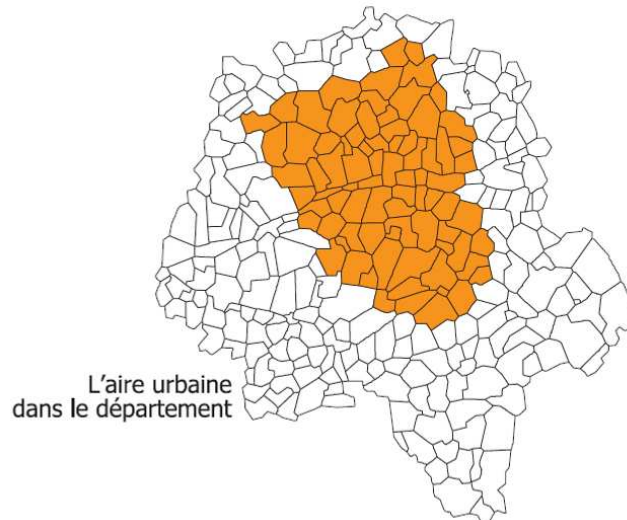
Les lois Grenelles reflètent la volonté d'engagement de l'Etat concernant la protection de l'environnement et le développement durable. Elles fixent les grandes orientations et objectifs en termes de développement de l'espace dans le respect des principes de durabilité. La loi Grenelle 1 a été adoptée en Avril 2008, et la loi Grenelle 2, actuellement en cours de rédaction, présentera des outils pratiques pour mettre en place les orientations présentées dans la loi Grenelle 1. C'est notamment dans ce cadre que sera développé l'outil « Plan Climat Territorial », obligatoire pour les régions, les départements, et les communes ou intercommunalités de plus de 50 000 habitants. Le plan climat territorial de Tours est actuellement en cours d'élaboration, et sera plus amplement détaillé dans la partie 3.1.2 p.38.



## 2.3.2. Le contexte institutionnel et juridique à Tours

### 2.3.2.1. Tours et son aire urbaine

Située en région Centre, Tours est le chef lieu du département d'Indre et Loire (37) et compte une population de 139 958 habitants (INSEE, 2006). Tours rayonne sur une aire urbaine qui regroupe 80 communes et près de 370 000 habitants.



**Figure 5 : L'aire urbaine de Tours au sein du département d'Indre-et-Loire**

Source : <http://www.insee.fr>, 2010

Une aire urbaine est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine. Sur l'aire urbaine de Tours, 23 communes constituent le pôle urbain, 57 constituent la couronne périurbaine.

Le pôle urbain est l'unité urbaine (urbanisation continue sur une ou plusieurs communes) offrant au moins 5 000 emplois et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain.

La couronne périurbaine est composée des communes dont au moins 40% des actifs travaillant dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci. Il s'agit de l'ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain.

### 2.3.2.2. La communauté d'agglomération Tour(s)plus, acteur de l'aménagement urbain de Tours

Dix-neuf communes de cette aire urbaine sont regroupées dans l'agglomération Tour(s)plus (cf. figure 2 p. 14). Conformément à la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement de la coopération intercommunale, celle-ci associe plusieurs communes urbaines sur un espace sans enclave et d'un seul tenant, regroupant plus de 50 000 habitants (près de 300 000 habitants) autour d'une ou plusieurs communes de plus de 15 000 habitants.

Véritable instrument de l'organisation rationnelle, cohérente et équilibrée des territoires, Tour(s)plus, comme toute intercommunalité, détient des compétences obligatoires en matière de service public et doit exercer au moins trois autres compétences qu'elle choisit parmi six. Tour(s)plus a retenu les compétences assainissement, protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire.



| Compétences obligatoires                 | Compétences facultatives  |
|--|---|
| développement économique                 | création ou aménagement et entretien de voirie et de parcs de stationnement d'intérêt communautaire         |
| aménagement de l'espace communautaire    | assainissement  |
| équilibre social de l'habitat            | eau   |
| politique de la ville dans la communauté | protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie  |
|  | construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire |
|  | action sociale d'intérêt communautaire  |

**Tableau 3 : Compétences obligatoires et facultatives de Tour(s)plus**Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010

Par ailleurs, Tour(s)plus s'engage en faveur du développement durable, avec la création en avril 2008 d'une direction du développement durable (ancienne mission développement durable), transversale aux autres compétences de la communauté d'agglomération. Les chargés de mission de cette direction intègrent, autant que faire se peut, les préoccupations durables à tous les projets de développement de l'agglomération.

Diverses logiques régissent le développement urbain de Tours. D'une part, Tour(s)plus s'attache à assurer un développement économique via des opérations urbaines qui ont la capacité de créer de la valeur et des emplois et qui constituent donc des « locomotives » économiques. Les investissements stratégiques de Tour(s)plus se tournent à ce titre vers le projet urbain du quartier des 2 Lions et vers le lancement des projets de pôles multimodaux autour des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps.

D'autre part, Tour(s)plus agit en direction des quartiers moins bien intégrés ou socialement fragiles dans une optique de rénovation urbaine. Ce programme s'articule autour de trois axes :

- le renouvellement de l'offre résidentielle
- la promotion et la fonction intégratrice des espaces et équipements publics
- l'affirmation des centralités, la mixité des fonctions et l'amélioration des déplacements.

Le pôle des arts réinstallé sur le site de l'imprimerie Mame, la réhabilitation des casernes Chauveau et Beaumont en équipements pour étudiants et les opérations de rénovation urbaine des quartiers Sanitas, Rabière et Europe sont autant de projets qui s'inscrivent dans cette politique de renouvellement urbain.



### 2.3.3. Le contexte institutionnel et juridique en Hongrie

#### 2.3.3.1. Cadre institutionnel et compétences en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme des niveaux stratégiques

Il existe six échelons stratégiques en aménagement et urbanisme en Hongrie, mais seuls deux jouent un rôle important : la ville et l'Etat.

##### *Les villes et villes à statut départemental*

L'échelle communale est au centre du système politique hongrois depuis la décentralisation massive liée à la chute du régime communiste, en 1989. L'état s'est alors désengagé des compétences majeures, notamment en matière d'urbanisme. Ainsi, les communes ont pour compétences :

- l'aménagement et le développement communal
- la protection du patrimoine naturel et bâti
- la gestion des logements
- les travaux de canalisation et d'assainissement
- l'entretien des routes et des voies publiques

Certaines villes hongroises ont un statut particulier : elles sont au nombre de vingt-deux et sont appelées « villes à statut départemental ». Parmi elles, les dix-huit chefs-lieux de département et quatre villes de plus de 50 000 habitants qui en ont fait la demande. Ces villes à statut particulier peuvent exercer, outre leurs fonctions communales, tout ou partie des compétences départementales.

Les communes, si elles ont retrouvé de très nombreuses compétences lors de la décentralisation, n'ont pas pour autant les produits des différentes taxes territoriales qui sont toujours versées à l'Etat. Leurs ressources propres sont assurées majoritairement par la vente de bâtiments publics, ainsi que par le produit de cinq taxes locales, qui représentent 14% des apports financiers des communes :

- taxe foncière sur les bâtiments
- taxe foncière sur les terrains urbains
- taxe communale sur les personnes privées et/ou les entreprises
- taxe sur les activités des entreprises
- taxe touristique

Les villes peuvent également compter sur les subventions étatiques. Cependant, aujourd'hui, elles se sont dépourvues de la majeure partie de leurs biens immobiliers, et ont, de ce fait, de moins en moins les moyens d'assurer financièrement les compétences qui leur sont attribuées. Dans le cas de la ville de Pécs, 90% du budget est alloué au fonctionnement de la commune, et 10% à l'investissement.



### ***Les micro-régions***

Avant 2005, il existait plusieurs types de micro-régions :

- Les CSO (Central Statistical Office) avec un rôle purement statistique
- Les AMRD (Association of Municipalities for Regional Development), il s'agit d'une échelle fonctionnelle de planification et d'intervention
- Les SAPART (pre-accession assistance program) pour la mise en œuvre du développement rural.

En 2005, l'Etat a harmonisé l'ensemble de ces statuts et créé, en remplacement, les Associations Micro-régionales à Buts Multiples. Ces entités doivent être d'un seul tenant, sans enclaves, comme les intercommunalités en France, et une commune ne peut appartenir qu'à une et une seule micro-région, ce qui n'était pas le cas précédemment. Il est important de noter que le regroupement de communes se fait sur la base du volontariat.

Un découpage du territoire national de la Hongrie a été réalisé par les conseils d'aménagement départementaux, le KSH (institut statistique hongrois) et l'académie des sciences. Ce découpage est purement indicatif, cependant des fonds spéciaux sont accordés par l'Etat aux micro-régions et plus le groupement se rapproche de la forme définie par l'Etat, plus les subventions sont importantes. Ce levier financier fonctionne relativement bien puisque les communes, ne possédant pas de ressources propres, sont entièrement dépendantes des financements de l'Etat.

### ***Les départements***

Les départements, découpages administratifs hérités du régime socialiste, ont été dépourvus de toutes leurs compétences lors de la chute du régime. Aujourd'hui, ils s'occupent des services s'exerçant sur tout ou partie du territoire départemental : l'éducation, les services sociaux, et la coordination des opérations d'aménagement du territoire. Cependant, les collectivités locales peuvent, si elles le souhaitent et en accord avec le département, prendre la gestion des tâches liées à l'urbanisme (les départements conservent les tâches que les communes ne veulent ou ne peuvent pas accomplir).

### ***Les régions***

Les régions hongroises ont été créées pour l'adhésion à l'Union Européenne. Jusqu'à récemment, elles étaient des divisions purement statistiques du pays. Depuis quelques années, des compétences de plus en plus nombreuses leur sont confiées, et le préfet (qui est nommé par l'Etat) a vu son rôle grandement renforcé.

### ***L'Etat***

La seule trace d'incitation de l'Etat apparaît ainsi dans les chapitres de la loi sur la planification régionale consacrés aux villes. L'Etat est le seul échelon où des ressources liées à des taxes peuvent être récoltées.



**Tableau récapitulatif des compétences relatives à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire**

Les niveaux stratégiques suivis de (\*) représentent les collectivités territoriales hongroises. Il s'agit des services décentralisés de l'Etat.

| Nom                     | Nombre                              | Compétences  |
|-------------------------|-------------------------------------|--|
| <b>Etat</b>             | 1                                   |  |
| <b>Régions</b>          | 7                                   | Découpage statistique sans compétences aujourd'hui, la région commence à être intégrée aux processus de décision sur les thématiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le développement économique</li> <li>• Protection et mise en valeur de l'environnement</li> </ul>  |
| <b>Départements (*)</b> | 19                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Espaces verts</li> <li>• Santé</li> <li>• Services sociaux</li> <li>• Education</li> <li>• Culture</li> <li>• Sports et loisirs</li> <li>• Tourisme</li> </ul>  |
| <b>Micro-régions</b>    |                                     | <b>Compétences optionnelles :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement du territoire</li> <li>• Gestion des déchets</li> <li>• Tourisme</li> <li>• Culture</li> </ul>  |
| <b>Communes (*)</b>     | 3156 (dont 90% de – 5000 habitants) | <b>Compétences obligatoires :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat civil</li> <li>• Eau - assainissement</li> <li>• Déchets ménagers</li> <li>• Distribution d'énergie</li> <li>• Voirie</li> <li>• Espaces verts</li> <li>• Santé</li> <li>• Services sociaux</li> <li>• Education</li> <li>• Développement local</li> <li>• Aménagement du territoire</li> <li>• Protection de l'environnement</li> <li>• Transports publics</li> <li>• Pompiers</li> <li>• Culture</li> </ul> <b>Compétences facultatives :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien de l'ordre public</li> <li>• Foncier - urbanisme</li> <li>• Logement</li> <li>• Sports et loisirs</li> </ul> |

**Tableau 4 : Compétences des différents échelons territoriaux en Hongrie**

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010

La figure suivante représente le jeu d'acteur en Hongrie où les secteurs public, privé et associatif interagissent.



## MARKET SECTOR

## PUBLIC SECTOR

## NON-PROFIT, CIVIL SECTOR

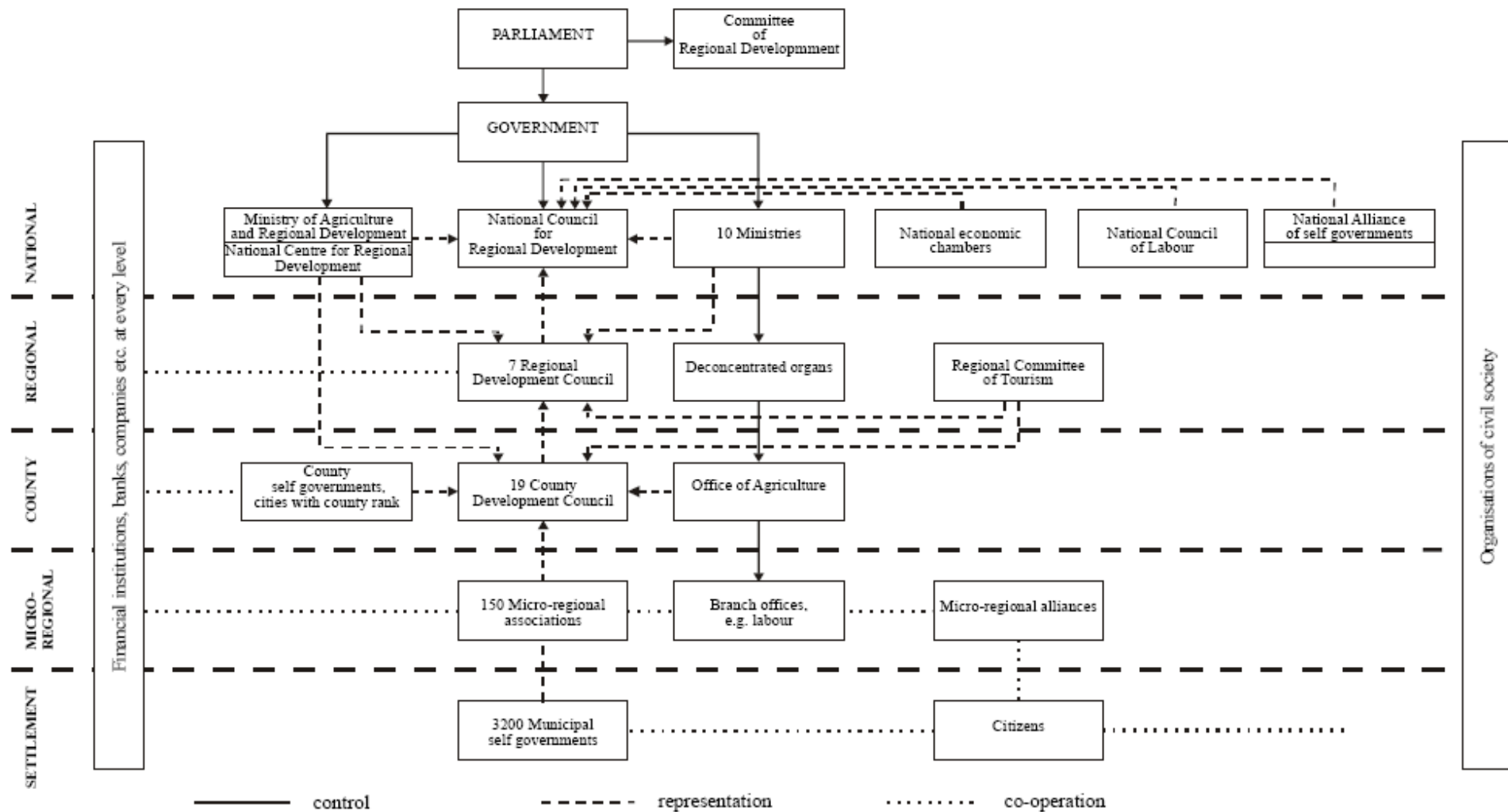


Figure 6 : Organigramme des secteurs public, privé et associatif hongrois et de leurs relations

Source : Regional Sustainable Development in Europe, an overview of 17 national reports – Hungary national report



### 2.3.3.2. Le cadre juridique en Hongrie

#### *Loi sur l'aménagement urbain et la construction*

La loi LXXVIII (1997), modifiée par la loi XCV (1999), loi sur l'aménagement et la protection de l'environnement construit, précisent la répartition des compétences en matière de formation et de protection de l'environnement construit. Ces lois régissent les domaines suivants :

- planification
- réglementation en matière de construction
- protection du patrimoine construit
- protection des espaces verts

#### *Loi sur les plans d'urbanisme, 1997*

- **Le PAC** définit le plan d'aménagement général d'une commune, les zones pouvant faire l'objet d'une protection particulière, et le schéma de développement d'une agglomération. Il précise les axes de développement de la voirie et de l'ensemble des infrastructures de la commune. Il doit être élaboré en fonction des intérêts nationaux et des règles d'urbanisme des communes limitrophes. Ce document fixe aussi les conceptions à long terme. Le PAC remplace le Plan d'Aménagement Général, et est plus ou moins équivalent au SDAU en France. Il est adopté par le Conseil Municipal après enquête publique et consultation des autorités administratives de l'Etat.
- **Le plan de structure** définit les zonages et la limite entre le territoire interne (centre urbain) et le territoire externe (périphérie) de la commune. Il remplace le plan d'aménagement détaillé, et est équivalent aux anciens POS français (avec cependant plus de prescriptions concernant l'architecture).
- **Le plan de réglementation** énonce les règles juridiques locales. Il concerne tout ou partie du territoire, dans les cas suivants :
  - création d'une zone à urbaniser ou reconstruction d'une zone déjà bâtie
  - zones nécessitant une attention particulière (périmètres historiques, infrastructures de santé, etc.)

Le plan de réglementation établit les limites des zones constructibles, numérote les îlots en précisant les densités maximales autorisées et instaure le droit de préemption sur les zones concernées. Par ailleurs, le plan de réglementation doit permettre de définir la séparation entre espaces publics et espaces privés (avant la chute du régime socialiste, les équipements et les commerces étaient considérés comme étant publics).

Le plan de réglementation doit désormais obligatoirement contenir une étude d'impact de l'aménagement envisagé (circulation, bruit, eau, pollution, ...), et un document cartographique est obligatoirement joint lors de la création de nouveaux quartiers, de projets de rénovations, ... Le document cartographique doit se baser sur les plans cadastraux, qui n'ont pas été mis à jour depuis 20 ans.



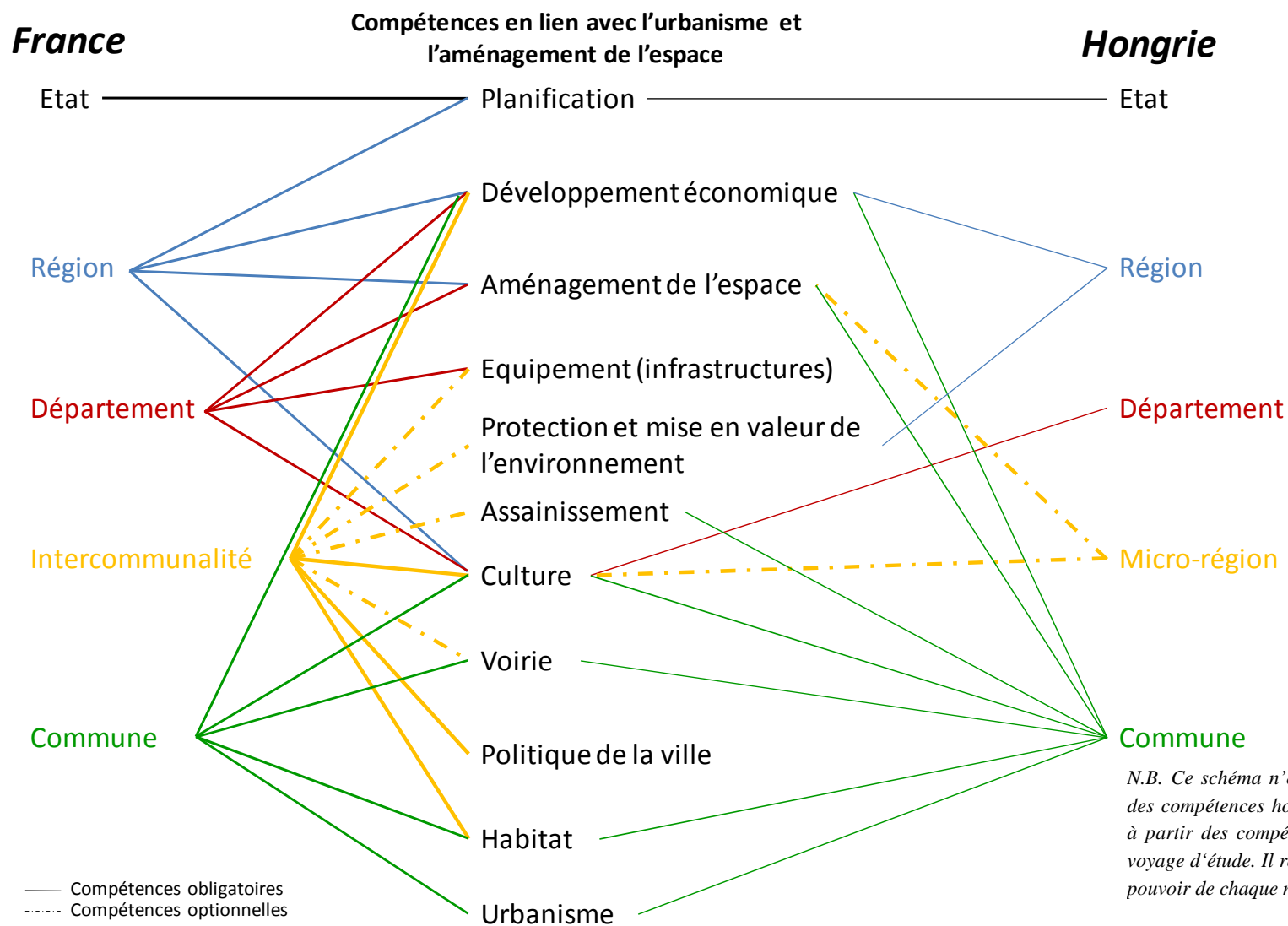
### **Conclusion**

Le schéma suivant présente un récapitulatif des compétences liées à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme qui peuvent être exercées par les différents niveaux stratégiques en France et en Hongrie. Bien que le schéma ne soit pas complet en ce qui concerne les compétences hongroises, il permet cependant d'illustrer le poids des compétences qui incombent à chaque niveau de décision, tant en France qu'en Hongrie. Ainsi, on constate qu'il existe un partage des compétences entre les différents niveaux de décision français, alors qu'en Hongrie, la majorité des compétences est gérée au niveau communal.

En Hongrie, l'urbanisme, bien qu'évoluant dans un cadre légal établi par l'Etat, reste donc une compétence très locale depuis le mouvement de décentralisation apparu après la chute du régime communiste. Auparavant, de nombreuses compétences étaient gérées par les départements. Celles-ci ont, à partir de 1990, été transférées dans leur majorité aux communes ; les ressources financières associées, n'ont, en revanche, pas été décentralisées : toutes les ressources restent du ressort de l'Etat.

La décentralisation a été très rapide. Cependant, elle s'est accompagnée, depuis 2004, d'une multiplication des niveaux de décision : les régions, qui restent aujourd'hui des découpages statistiques sans compétences, ont été créées en 2004 lors de l'entrée de la Hongrie dans l'Union Européenne ; par ailleurs, une loi nationale de 2005 définit les compétences et découpages spatiaux des micro-régions. Cette apparition de nouveaux échelons s'est accompagnée d'un transfert de compétences des communes vers les niveaux de décision supérieurs, dans un mouvement que l'on pourrait qualifier de « recentralisation ». Ce phénomène de coopération, d'origine locale, est également présent du côté français, où les intercommunalités se voient déléguer de plus en plus de compétences auparavant communales, et prennent une importance relative dans le jeu d'acteurs territorial, comme on peut le constater sur le schéma récapitulatif (cf. figure 7 p. 37).





**Figure 7 : Récapitulatif des compétences pour chaque niveau de décision stratégique en France et en Hongrie**

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010



### 3. DOCUMENTS ET OUTILS STRATEGIQUES EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

#### 3.1. Documents et outils stratégiques en matière de développement durable en France et à Tours

##### 3.1.1. La charte de l'environnement

Adoptée le 28 février 2005 sur le territoire national, la charte de l'environnement porte au niveau constitutionnel des principes fondamentaux, à portée universelle, du droit à un environnement sain et du développement durable. Avec elle, l'Etat se dote de moyens juridiques d'agir dans les collectivités en faveur du développement durable, et rappelle les responsabilités des politiques publiques en la matière, à travers l'article 6 :

*Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.*<sup>29</sup>

La Charte de l'environnement transcrit juridiquement les leçons forgées au cours des dernières décennies. Elle place le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé au même rang que les droits de l'Homme et les droits sociaux.

##### 3.1.2. Le Plan Climat

Le Plan Climat Européen, adopté en mars 2007, engage les pays membres à atteindre un triple objectif pour 2020 : réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990, porter la part des énergies renouvelables à 20% de la consommation et réaliser 20% d'économies d'énergie<sup>30</sup>.

Afin de répondre aux objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre définis dans le Protocole de Kyoto, la France a adopté en 2004 le Plan Climat, plan d'actions de lutte contre le changement climatique. De plus, la loi Grenelle 2 rend obligatoire l'adoption d'un Plan Climat Territorial pour les régions, les départements et les communes ou les intercommunalités de plus de 50 000 habitants car les collectivités locales représentent des acteurs majeurs dans la lutte contre le changement climatique. En effet, elles organisent les activités et les infrastructures sur le territoire en raison de leurs compétences en aménagement et urbanisme et elles ont un rôle important dans les investissements à longue durée de vie. De plus, les collectivités sont responsables de 12% des émissions nationales de gaz à effet de serre mais elles peuvent avoir une influence grâce à leurs politiques sur près de 50% des émissions.

C'est dans ce contexte que la communauté d'agglomération Tour(s)plus s'est lancée dans l'élaboration de son Plan Climat Territorial en décembre 2008.

Ce document stratégique doit répondre à deux objectifs : mettre en œuvre des actions d'atténuation afin de contribuer à l'effort mondial de limitation du réchauffement à + 2°C d'ici

<sup>29</sup> <http://www.ecologie.gouv.fr>

<sup>30</sup> <http://rechauffement-climatique.novethic.fr>



2050 et des actions d'adaptation aux impacts du changement climatique afin de limiter les risques pour les territoires et les populations.

Le Plan Climat doit donc permettre :

- De repérer les différentes sources d'émissions des gaz à effet de serre sur le territoire
- De mettre en évidence les moyens disponibles pour réduire ces émissions en se fixant des objectifs de réduction
- De définir un plan d'action prenant en compte les deux objectifs d'atténuation et d'adaptation au changement climatique
- De mettre en œuvre ce plan d'action avec tous les acteurs du territoire et d'en évaluer les résultats

La première étape de l'élaboration du Plan Climat Territorial de Tour(s)plus fut la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du territoire grâce à la méthode Bilan Carbone® élaborée par l'ADEME. Cela permet la réalisation du profil carbone du territoire afin d'évaluer les activités les plus émettrices de gaz à effet de serre.

La collectivité a également réalisé son propre bilan carbone, en analysant les émissions induites par son fonctionnement et par la gestion de son patrimoine, afin de mettre en place un plan climat interne présentant des actions concrètes. Cela dans un but d'exemplarité et par conséquent de sensibilisation des habitants.

L'agglomération souhaite s'inscrire dans la logique de la démarche nationale du facteur 4 en réduisant de 75% ses émissions d'ici 2050 (par rapport aux émissions de 2008), soit de 3% par an. Tour(s)plus s'est donnée différents objectifs auxquels devra répondre le Plan Climat, dans un souci de développement durable :

- Aménager et gérer durablement le territoire communautaire : le développement de projets durables devra être intégré dans les Projets d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
- Accompagner la mutation du bâti et construire l'avenir : pour cela il sera nécessaire de sensibiliser l'ensemble des acteurs concernés
- Se déplacer en limitant l'usage des énergies fossiles : il faut promouvoir les déplacements doux et la mise en place de Plan de Déplacement Entreprise (PDE)
- Renforcer l'autonomie énergétique du territoire
- Développer des modes de vie durables

De plus, le Plan Climat Territorial préconise l'identification de la trame verte et bleue (territoires naturels et agricoles) afin de mieux protéger celle-ci et de la prendre en compte dans les opérations d'aménagement de l'agglomération.

Enfin, l'Agence Locale de l'Energie (ALE), créée fin 2009 (en remplacement de l'Espace Info Energie), apporte une aide à la décision pour les particuliers mais aussi pour les collectivités locales dans tous les domaines liés aux questions énergétiques.

Afin de suivre une démarche de développement durable, Tour(s)plus souhaite engager l'ensemble des parties prenantes à la réalisation de ce document stratégique. Ainsi, la concertation et la démocratie participative pourront s'appliquer, courant 2010, respectivement lors de la réalisation d'ateliers de réflexion au sein de la commission Climat du Conseil de Développement de la Communauté d'agglomération et lors d'ateliers avec les habitants sur les cinq objectifs retenus du Plan Climat Territorial. Ce travail doit permettre la rédaction d'un Livre Blanc à partir duquel sera défini, fin 2010, le programme d'actions du territoire.



### 3.1.3. Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

#### 3.1.3.1. Un document qui oriente le développement de la ville

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable est la clé de voûte du Plan Local de l'Urbanisme (PLU) qui remplace le Plan d'occupation des sols (POS). Ce dernier donnait une vision purement réglementaire de l'aménagement d'une commune en imposant des règles de construction alors que le PADD traduit des enjeux et un projet. Pour une planification cohérente du territoire, le PLU, le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) doivent tous être compatibles.

Défini par la ville de Tours, le PADD a pour vocation de régir l'intégration des projets urbains sur le territoire communal et traduit dans le PLU les actions à venir de la commune dans le domaine de l'aménagement, du traitement des espaces publics et de l'urbanisme. Il tient compte des caractéristiques et des richesses de la ville de Tours et s'attache à projeter dans une vision durable du territoire l'évolution de la ville grâce à la connaissance des besoins présents et l'anticipation des besoins futurs.

Il définit la politique d'ensemble de la commune et précise les différents projets d'aménagement en envisageant ce que sera la ville dans dix ans. Celui-ci s'organise autour de deux axes forts :

- **Construire la ville sur la ville**

Le foncier disponible à Tours s'amenuise après des années d'urbanisation. Conformément à la loi SRU et pour éviter de consommer des espaces naturels, de l'énergie et des services, il faut renforcer le logement, les activités tertiaires, les commerces et les équipements dans le tissu urbain existant.

- **S'appuyer sur les réseaux de transport et de déplacement**

Densifier le réseau doux actuel et le panel de transports en commun afin d'offrir une alternative à la politique du « tout voiture » est une des préoccupations majeures du PADD. Le réseau de circulation se veut intermodal et cohérent avec le reste des activités de la ville.

#### 3.1.3.2. Les grandes orientations du PADD

Les enjeux du développement urbain composent les grandes orientations du PADD :

##### *Tours, une ville attractive et rayonnante*

Afin d'attirer des ménages et des entreprises et garantir une haute qualité de vie, la ville de Tours développe les activités tertiaires dans un hypercentre élargi et dans des tissus dédiés faciles d'accès. La ville favorise les pôles compétitifs et les pôles d'excellence en investissant dans l'immobilier et les équipements. Aussi, l'université est intégrée au tissu urbain pour animer l'ensemble de la ville.

##### *Mieux se déplacer*

La ville de Tours s'attache à améliorer les modes de déplacements doux et à déployer des transports collectifs performants :



- **La création du tramway :** Tours réalise actuellement sa première ligne de tramway. Le corridor de développement du tramway concentre 40% des emplois et de la population de Tours. Dans ce corridor, les implantations économiques et d'habitats sont à renforcer.
- **Une nouvelle place à la voiture :** Les axes bien desservis en bus et les axes supportant une forte pression automobile seront reliés au réseau de circulation douce. Les parkings relais seront multipliés pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun. L'autopartage sera proposé comme une solution innovante visant à diminuer la présence de la voiture et les besoins de stationnement dans la ville.
- **Rendre plus d'espaces aux piétons et aux vélos :** Des cheminements piétons et une vélostation seront créés pour densifier le réseau de déplacement doux.
- **Les services et les commerces** seront plus accessibles par la mise en place d'équipements de transport. Le PADD prévoit d'éviter les coupures qui nuisent aux liaisons interquartiers.

#### *Tours, ville d'accueil et de mixité*

- **Rapprocher les espaces :** La production de logement ou d'activités dans le tissu existant s'applique à proximité des espaces centraux et favorise l'utilisation des transports collectifs par une grande partie de population.
- **Intégrer les activités économiques :** Le développement des activités dans l'ensemble des quartiers doit être compatible avec leur environnement. Accueillir des entreprises signifie aussi gérer les nuisances, permettre une importante accessibilité et mettre en cohérence la zone concernée avec l'arrivée du tramway.
- **Adapter les logements :** Une production de logements diversifiés et en quantité suffisante accompagne la mutation des quartiers anciens. Mixité du quartier, proximité et accessibilité des services et équipements font partie des préoccupations premières du projet urbain. Par ailleurs, la performance énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables seront encouragées dans les constructions neuves et la réhabilitation du tissu bâti existant.

#### *Harmoniser la ville et la nature*

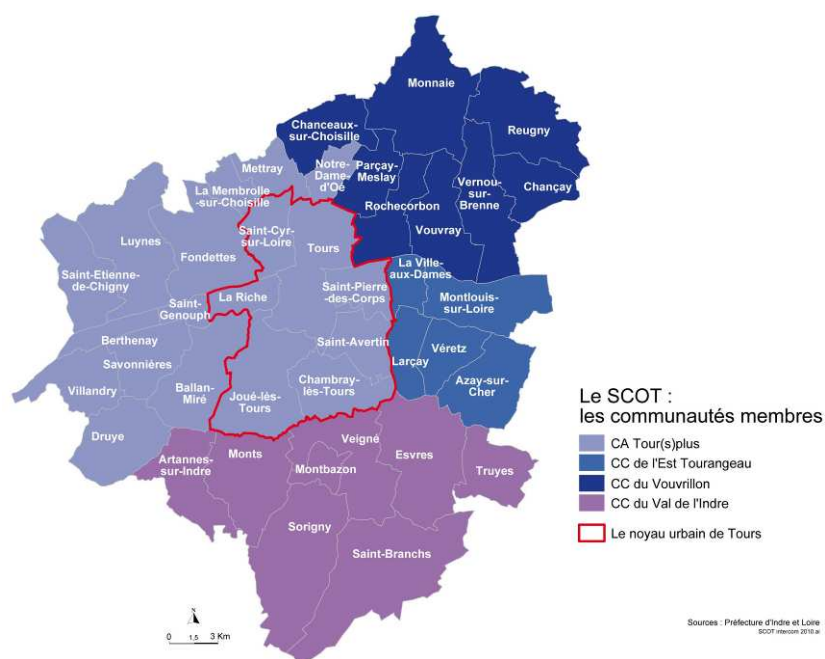
La ville de Tours renforce la qualité urbaine en respectant son organisation naturelle. Fortement marquée par l'écoulement de la Loire et du Cher, la ville souhaite valoriser cet espace remarquable dans une démarche durable. Parce que Tours n'a plus d'espace à urbaniser, la ville se reconstruit sur elle-même, comme le préconise la loi SRU. D'ailleurs, la ville révisé son Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) pour densifier et faire évoluer le bâti dans le corridor du tramway et en cœur de ville. Enfin, Tours développe une véritable trame verte aux fonctions récréatives et écologiques.

### **3.1.4. Le SCoT, un outil du développement urbain durable**

Pour planifier le développement de l'agglomération dans la durée, Tour(s)Plus s'appuiera sur le cadre offert par le SCoT, actuellement en cours d'élaboration par le Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle (SMAT). Ce document de planification projette sur dix ans les actions à mener par les cinq intercommunalités comprises dans l'aire du SCoT (les Communautés de Communes du Vouvrillon, de l'Est Tourangeau, du Val de L'Indre et de la Confluence autour de Tour(s)plus, soit plus de 350 000 habitants) dans les domaines du logement, du transport, de l'environnement, des équipements commerciaux et des sites d'activités.



Cette initiative marque la volonté des communes de s'inscrire dans une démarche durable et partagée de l'évolution de l'espace communautaire.



**Figure 8 : Le périmètre du SCOT de l'agglomération tourangelle**

Source : Préfecture d'Indre-et-Loire

### 3.1.5. Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)

En France, un secteur sauvegardé est une zone urbaine soumise à des règles particulières en raison de son « caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non »<sup>31</sup>.

La nécessité de protéger le patrimoine apparaît dans les textes pour la première fois avec la loi du 31 Décembre 1913 sur les monuments historiques. La loi du 25 Février 1943 s'inscrit dans la continuité directe de la précédente car elle permet la protection des abords des monuments historiques. La loi du 2 Mai 1930 institue quant à elle les sites classés.

La loi Malraux, qui établit les règles en matière de secteur sauvegardé, a été établie le 4 Août 1962. La ville de Tours a d'ailleurs contribué à la création de ce texte. Ses objectifs premiers ont été :

- D'éviter la disparition ou « l'atteinte irréversible » des centres historiques des villes
- De requalifier le patrimoine naturel et bâti.

Ainsi, cette loi vise à associer « sauvegarde » et « mise en valeur » dans une démarche d'urbanisme qualitatif où, tout en préservant architecture et cadre bâti, on permet une évolution harmonieuse des quartiers anciens. Il s'agit alors de rénover et de réhabiliter les logements afin de les rendre conformes aux modes d'habiter contemporains.

<sup>31</sup> Code de l'urbanisme, art. L. 313-1



Le centre historique de Tours est passé en secteur sauvegardé avec l'approbation de l'arrêté interministériel du 9 novembre 1973.

Dans un secteur sauvegardé, les programmes de rénovation et d'aménagement sont encadrés par un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV).

Le PSMV est un document d'urbanisme opposable au tiers : il remplace le POS et donc le PLU sur le secteur sauvegardé. Le PSMV est élaboré par l'Etat et non par la collectivité territoriale par l'intermédiaire de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

#### ***Le PSMV, un document plus restrictif et plus précis que le PLU***

- pour le PLU, les règles s'appliquent selon le zonage (zone U, zone N...)
- pour le PSMV, les règles sont différentes pour chaque élément bâti ou non bâti (façade, partie d'immeuble, place, jardin...) et sont fixées par l'ABF
- tous les projets (y compris les travaux d'intérieur ou la plantation d'arbres) sont soumis à l'avis de l'ABF

Le PSMV doit être compatible avec le PADD du PLU mais aussi avec le SCoT.

Lorsque le secteur sauvegardé est créé, les autorisations sont délivrées en tenant compte des autres législations applicables (sites, monuments historiques...) s'il y a lieu. Lorsque le PSMV est approuvé, les immeubles situés dans son périmètre ne sont plus soumis aux servitudes d'utilités publiques relatives aux monuments historiques et aux sites.

Les interventions du PSMV sont de deux types :

- les opérations de **restauration** qui s'effectuent à l'échelle d'un bâtiment et se matérialisent par la remise en état des façades afin de préserver le patrimoine historique de qualité architecturale
- les opérations de **réhabilitation** qui ont pour objectif l'amélioration du confort des logements dans les quartiers anciens. Les interventions sont donc plus pointues que celles de la restauration car elles impliquent à la fois des travaux intérieurs et extérieurs.

Le statut de secteur sauvegardé entraîne des avantages fiscaux pour les propriétaires qui entreprennent des travaux de rénovation de leur logement.

### **3.2. Documents et outils stratégiques en matière de développement durable en Hongrie et à Pécs**

Les informations qui suivent sont une synthèse des données transmises par les différents acteurs rencontrés. N'ayant eu accès à aucun des documents présentés ci-après (pour des raisons de confidentialités et/ou de langue), ces données sont à manipuler avec précaution.

#### **3.2.1. Les documents et outils stratégiques en matière de développement durable à l'échelle nationale**

Le premier document majeur qui régit l'aménagement du territoire en Hongrie est la **stratégie nationale de développement**. Ce document d'orientation est le second de ce type et s'étend sur une période de six ans (2007-2013).



La Hongrie a également adopté en 2007 une **loi sur le changement climatique** servant de base à la stratégie nationale pour la période 2008-2025<sup>32</sup>.

Dans cette stratégie, elle essaye de traiter les objectifs d'atténuation et d'adaptation de façon transversale et équilibrée. Les secteurs de l'énergie et de la foresterie sont principalement touchés par cette stratégie qui énonce des objectifs de réduction des émissions, de développement des énergies renouvelables, de recyclage des déchets, de développement des modes de transports doux et de mise en place d'un soutien financier de la part du gouvernement. Cependant, la Hongrie ne dispose pas de plans locaux de lutte contre le changement climatique qui pourrait être apparentés aux Plans Climats Territoriaux français pour aider le gouvernement à atteindre les objectifs fixés dans la stratégie nationale.

### 3.2.2. Les documents et outils stratégiques en matière de développement durable à l'échelle communale

A l'échelle communale, deux documents principaux régissent le développement de la ville.

Le premier est le **programme économique** qui s'efforce de projeter une vision à long terme du développement de la ville. Ce document n'est établi que sur une durée de quatre ans ce qui correspond à la durée d'un mandat. Ainsi, après chaque élection le nouveau Conseil Municipal en place dispose de six mois pour établir son programme économique. Ces quatre dernières années, la ville de Pécs a subi trois changements de municipalité ce qui a rendu difficile la poursuite d'un tel programme.

Le second document est le **plan de réglementation général pour l'utilisation des terres** (traduction personnelle). Etabli pour une période de 15 à 30 ans, il semble être un équivalent de l'ancien POS français. Le terrain communal est divisé en deux parties. La partie dite extérieure est constituée par les terrains agricoles qui forment une couronne « non constructible ». Ces terrains sont en théorie constructibles à 3% pour les installations liées à l'exploitation agricole, mais force est de constater que souvent ces bâtiments sont dédiés à l'habitation. La partie intérieure correspond à la zone urbanisée et donc constructible. Elle représente 41% du territoire communal ce qui est un des pourcentages les plus élevés du pays.

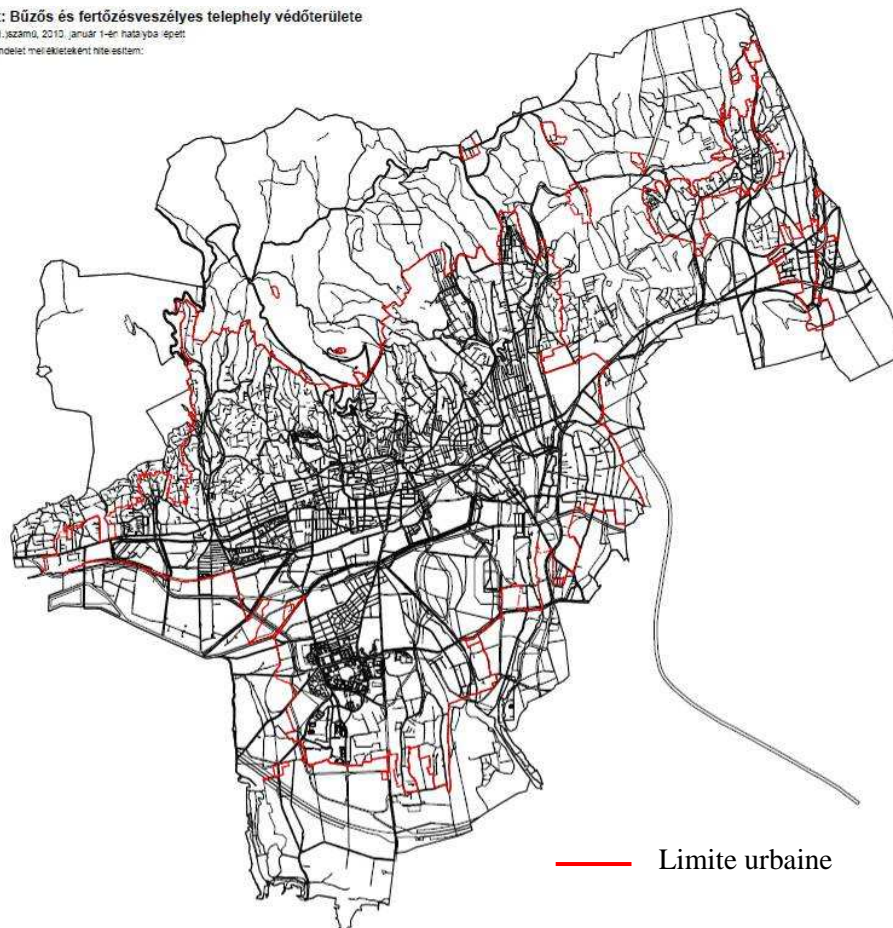
---

<sup>32</sup> [http://ec.europa.eu/development/services/events/EDD2007/hungarian-national-climate-strategy\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/development/services/events/EDD2007/hungarian-national-climate-strategy_fr.htm)



## 8. melléklet: Bűzös és fertőzésveszélyes telephely védőterülete

Az 45/2009.(12.21.)számú, 2010. január 1-én hatályba lépett  
Önkormányzati rendelet mellékleteként hitelesíttem:



**Figure 9 : La commune de Pécs**

Source : Rapport Pécs\_alaprendterv\_2010\_46, 2010

Malgré ce taux d'urbanisation déjà élevé et le nombre important de logements vacants (dû notamment à la baisse de la population), la ville reçoit chaque année de nouvelles demandes de permis de construire sur les espaces agricoles. Un des motifs de ces demandes est l'aspect financier puisque ces terres excentrées coûtent moins cher que les logements du centre. Cet étalement urbain a des conséquences environnementales mais également en terme de gestion communale puisque les frais des services sont multipliés (réseaux plus longs...). Ce document de réglementation sur l'utilisation des sols s'accompagne d'un document sur les droits de construction.

Au vu de ces documents, un budget municipal annuel est élaboré. Il est réparti selon deux catégories, elles-mêmes divisées en sous secteurs. Ainsi, entre 5 et 10% du budget sont destinés au développement de la ville (ces fonds proviennent généralement de l'Union Européenne) alors que 90 à 95% servent à son fonctionnement.







## TROISIEME PARTIE

# L'AMENAGEMENT URBAIN DURABLE EN PRATIQUE : REGARDS CROISES FRANCE HONGRIE

## 1. METHODE DE SELECTION

### 1.1. La sélection des projets étudiés

Après l'étude des documents stratégiques de Tours et de Pécs, la suite de l'analyse se concentre sur l'observation des projets opérationnels des deux villes et le questionnement de ces projets quant à leur intégration du développement durable.

Nous nous sommes donc attachés dans un premier temps à recenser les différents projets en cours ou en réflexion à Tours et à Pécs, les listes obtenues n'étant bien évidemment pas exhaustives.

Trois projets ont été étudiés à Tours, chacun représentant une étape différente dans le déroulement d'un projet urbain :

#### ➤ le tramway

Projet phare de l'agglomération de Tours, le tramway semble incontournable dans cette étude dans la mesure où son tracé influencera les futurs développements urbains. En tant que moyen de transport emblématique des actions promouvant le développement durable, il constitue un élément central des stratégies urbaines actuelles et à venir.

#### ➤ l'« écoquartier » de Monconseil

Médiatisée grâce à sa participation au concours Ecoquartier du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) de Monconseil est présentée comme exemplaire au regard du développement durable. La compréhension du processus de création d'un tel espace représente une composante importante dans la recherche de l'aménagement urbain durable.

#### ➤ le secteur sauvegardé de Tours au travers de ses opérations de réhabilitation

L'analyse du secteur sauvegardé de Tours à la lumière du développement durable est réalisée dans l'optique de recherche de points de similitude afin de permettre des échanges de pratiques entre les deux villes. De plus, il paraît intéressant d'étudier en quoi le patrimoine bâti peut constituer un vecteur de développement durable, et dans quelles mesures il est possible de préserver cet héritage de façon durable.



C'est, de plus, la place accordée aux projets du tramway et de la ZAC de Monconseil dans le discours des pouvoirs publics qui a guidé notre choix, afin d'analyser plus finement dans quelles mesures « l'étiquette développement durable » leur a été attribuée.

De la même façon, nous avons choisi d'étudier à Pécs des projets développés dans le cadre de la Capitale Européenne de la Culture en raison de l'importante communication présente autour de cet événement majeur.

Les projets analysés à Pécs sont donc les suivants :

➤ **le quartier culturel de Zsolnay**

La réhabilitation de l'usine de céramique en quartier culturel vise à mettre en valeur ce patrimoine reconnu de Pécs en l'utilisant comme levier de développement économique local. La sélection de ce projet de grande ampleur présente donc un intérêt tout particulier dans l'étude de l'intégration du développement durable à Pécs.

➤ **La revitalisation des espaces publics**

Avec plus de 70 sites à réaménager, le programme de revitalisation des espaces publics concerne directement les habitants et visiteurs de Pécs. C'est cette restructuration qui pourra permettre de relier le centre-ville dynamique aux « sous-centres » dévitalisés.

➤ **L'usine de production de chaleur et d'électricité**

L'usine Pannonpower alimente le second plus grand réseau de chaleur du pays. A ce titre, il semble intéressant de questionner ce projet quant à l'intégration du développement durable, sous des aspects économique et environnemental, notamment concernant la gestion forestière et l'impact environnemental d'une telle installation.



|       | Transport   | Quartier/projet urbain   | Opération immobilière                                       | Equipement public   | Espace public  |
|-------|---|--|---|---|--|
| Tours | Tramway   | Casernes Chauveau et Beaumont : habitat, université  | 2 tours au quartier des 2 Lions                             | Mame : Pôle des Arts graphiques et de l'image   | Mail Saint-Pierre-des-Corps  |
|       | Vélociti  | Ecoquartier – sud Joué-lès-Tours   | Les Maisons Blanches - quartier des 2 Lions                 | Pierre et Marie Curie : Site d'accueil autour du pôle de compétitivité des Sciences et Systèmes de l'Energie Electrique ; restructuration urbaine et industrielle |  |
|       | Mobilitours : projet global en faveur des transports en commun                            | Haut de la rue Nationale : Centre d'Art Contemporain, hôtels et commerces, réaménagement du parvis   | Dames Blanches  |   |  |
|       | Géovélo, covoiturage : portails internet d'encouragement de transports doux ou mutualisés | ZAC de Monconseil : "écoquartier"  | Opération Pradier - quartier de la Rabière - Joué les Tours |   |  |
|       |   | Sanitas, Rabière, Europe : rénovation urbaine  | Opération Faraday   |   |  |
|       |   | Montlouis : ZAC cœur de ville<br>ZAC « Les Hauts de Montlouis » : démarche Approche Environnementale de l'Urbanisme<br>Opérations de réhabilitation du secteur sauvegardé de Tours |   |   |  |
| Pécs  | Rétablissement du tramway   | Espace d'exposition - réfection de la rue des musées   |   | Isolation thermique des quartiers HLM, rénovation des systèmes énergétiques   | Requalification des quartiers sensibles, anti ghettoïsation (projet Sofiane) |
|       | Construction de la section Szekszárd-Pécs de l'autoroute M6 (fin prévue mars 2010)        | Réhabilitation de l'ancienne usine de céramique Zsolnay en quartier culturel   |   | Bibliothèque régionale de Transdanubie sud (pour la ville et l'université)  | Revitalisation des espaces publics   |
|       |   |  |   | Centre de conférences et de concerts  |  |
|       |   |  |   | Réfection du réseau d'assainissement  |  |
|       |   |  |   | Usine de production de chaleur et d'électricité PANNONPOWER (dont biomasse)   |  |
|       |   |  |   | Traitement et tri des déchets   |  |

Tableau 5 : Liste des projets urbains durables identifiés à Tours et à Pécs

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010

En réflexion ou à l'étude  
 En cours  
 Terminé  
 Projets "Pécs 2010"  
 Projets sélectionnés pour l'étude



## 1.2. Le recueil des informations

L'ensemble des informations recueillies pour les projets étudiés s'appuie sur :

- des ressources bibliographiques et des documents de présentation du projet
- le site internet du projet
- des entretiens avec des acteurs du projet
- des visites de terrain et prises de photos.

## 2. METHODE D'ANALYSE : ELABORATION DE LA GRILLE D'ANALYSE DU DEVELOPPEMENT DURABLE DANS LES PROJETS URBAINS

La grille d'analyse du développement durable réalisée est avant tout théorique : elle vise à identifier les différentes thématiques à analyser lors de l'étude de l'intégration du développement durable dans les projets urbains. Sans prétention d'exhaustivité, elle permet néanmoins de recenser des indicateurs de durabilité et vise à faciliter la lecture des projets sous l'angle du développement durable. Ne représentant en aucun cas une liste de critères à remplir pour qualifier un projet de durable, cette grille est construite pour orienter le questionnement des projets étudiés.

### 2.1. Construction de la grille d'analyse

La grille a été réalisée spécifiquement pour l'analyse de projets urbains opérationnels et s'organise autour de deux grandes étapes :

#### 2.1.1. Le contexte du projet

Les éléments de contexte dans lequel s'est développé le projet étudié sont fondamentaux pour en comprendre toute son organisation. Le projet s'insère en effet dans une démarche politique particulière, répond à une demande locale spécifique ou fait suite à une réglementation à appliquer.

Outre les éléments plus descriptifs qui composent la seconde étape, celle-ci vise à appréhender le jeu d'acteurs qui s'est mis en place autour de la réalisation du projet et les attentes de chacun d'entre eux.

De plus, la mise en évidence des freins et des leviers permet de relativiser ou d'expliquer les éventuels écueils observés lors de l'analyse du développement durable dans le projet étudié.

#### 2.1.2. Une approche par échelles dans l'analyse du développement durable

La seconde étape de cette grille s'attache à étudier les dimensions durables du projet choisi au moyen de trois échelles d'observation. Le choix d'une entrée par échelle est motivé par la volonté d'identifier les différentes dynamiques d'intégration du développement durable. De plus, le Projet de Fin d'Etudes *Comment évaluer la durabilité d'un projet ?* ayant souligné que les grilles d'évaluation du développement durable existantes se limitent à l'échelle du quartier sans prendre



en compte les relations avec le cadre urbain<sup>33</sup>, il semble nécessaire de mettre en évidence l'importance d'étudier le développement durable à différentes échelles.

Si les trois échelles qui suivent ne sont probablement pas identifiables dans chaque projet, il est cependant important d'insister sur le fait qu'**un projet doit être considéré comme durable s'il l'est à toutes les échelles.**

### *L'échelle de l'unité aménagée*

Cette première échelle est la plus petite considérée. On parlera d'« unité aménagée » pour un élément du projet global, tel qu'un bâtiment ou une rame de tramway. A cette échelle, l'unité aménagée est isolée pour être analysée selon différentes thématiques.

### *L'échelle du projet*

L'échelle du projet peut notamment être celle d'une zone aménagée ou d'une ligne de transport en commun ; elle comprend le projet dans sa globalité. Les interactions qu'il comprend, faisant par exemple référence à une cohérence interne, sont ici considérées.

### *L'échelle de l'intégration du projet dans le tissu urbain*

La dernière échelle intègre le projet dans son environnement immédiat voire celui plus large. Tout l'intérêt de cette dimension réside dans l'analyse des relations et impacts du projet sur le tissu urbain dans lequel il s'insère.

## **2.1.3. Le choix des indicateurs : une trame indicative pour questionner le projet**

### **2.1.3.1. Construction de la liste d'indicateurs à partir d'outils existants**

Cette construction s'appuie sur le Projet de Fin d'Etudes *Comment évaluer la durabilité d'un projet urbain ?*<sup>34</sup> qui a identifié les grilles respectant deux critères appropriés à la présente étude :

- la prise en compte des trois piliers du développement durable
- l'adaptation à l'analyse du projet urbain.

Les grilles HQE²R et RST 02 vérifient ces conditions<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> S. ANSARI et al., *Comment évaluer la durabilité d'un projet urbain ? : Analyse de 20 projets ARCHILAB*, Tours : Polytech'Tours Aménagement, 2009, p. 79.

<sup>34</sup> S. ANSARI et al., *Comment évaluer la durabilité d'un projet urbain ? : Analyse de 20 projets ARCHILAB*, Tours : Polytech'Tours Aménagement, 2009, p. 79.

<sup>35</sup> RST, *Prendre en compte le développement durable dans un projet, Guide d'utilisation de la grille RST 02*, 2006.

La grille RST 02 peut être utilisée pour analyser des projets urbains stratégiques comme opérationnels, de l'échelle du bâtiment jusqu'à celle de l'agglomération voire du département. Si l'usage de cet outil est préconisé le plus en amont possible du projet, il est cependant employable à toutes les étapes du projet, de son émergence à son évaluation. Il est basé sur les trois piliers classiques du développement durable et sur la gouvernance.

C. CHARLOT-VALDIEU, P. OUTREQUIN, *La démarche de conduite de projet urbain intégrant le développement durable*, 2004.

La grille HQE²R est une démarche concernant l'échelle du quartier constituée d'un système d'indicateurs basé sur cinq objectifs du développement durable : préserver et valoriser l'héritage et conserver les ressources, améliorer la qualité de l'environnement local, améliorer la diversité, améliorer l'intégration, renforcer le lien social.



Différentes thématiques, orientant l'analyse du développement durable dans les projets urbains étudiés, sont ressorties de l'observation de ces grilles.

| Thématiques                             | Unité aménagée  | Projet | Intégration du projet dans le tissu urbain |
|---|---|--------|--|
| Techniques environnementales mobilisées | <i>Quelles techniques utilisées pour diminuer les consommations (énergie, eau, déchets) ? Pour favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables ?</i> |        |  |
| Cadre de vie et dimension sociale       | <i>Comment le projet favorise-t-il la mixité sociale et fonctionnelle et améliore-t-il le cadre de vie des habitants et usagers ?</i>                 |        |  |
| Mobilité                                | <i>Quels efforts sont développés pour limiter le trafic et promouvoir les mobilités douces ?</i>  |        |  |
| Economie                                | <i>Le projet est-il économiquement viable et favorise-t-il le développement du territoire ?</i>   |        |  |
| Préservation et mise en valeur          | <i>Le patrimoine naturel, bâti et culturel est-il préservé et mis en valeur ?</i>   |        |  |
| Gouvernance                             | <i>Le projet intègre-t-il l'ensemble des acteurs concernés au moyen d'actions de concertation ?</i>   |        |  |

**Tableau 6 : Thématiques orientant l'analyse du développement durable dans les projets urbains étudiés**

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010

### 2.1.3.2. La sélection des indicateurs

Chaque thématique est précisée par plusieurs indicateurs qui visent à qualifier et simplifier l'information ; ils servent à décrire, comprendre et évaluer le projet. Ils désignent « la traduction de concepts théoriques (abstraits) en variables observables »<sup>36</sup>.

Un nombre restreint d'indicateurs ont été sélectionnés pour bien cibler les caractéristiques principales du projet mettant en évidence le développement durable. De plus, il a été volontaire de ne pas évoquer d'éléments très techniques dont l'efficacité en matière de développement durable est difficile à évaluer et à relativiser par rapport à d'autres techniques.

Il est à noter que chaque projet ne doit pas nécessairement vérifier tous les indicateurs, cette liste devant être considérée comme un guide pour questionner le projet.

## 2.2. Les limites de la grille

### *Non exhaustivité*

La liste d'indicateurs proposés n'est bien évidemment pas exhaustive, dans la mesure où le développement durable est transversal à toutes les thématiques touchant l'aménagement urbain. C'est bien la succession d'actions tournées vers les moyen et long termes qui permet d'engendrer du développement durable. Cette liste doit, de plus, être adaptée au type de projet étudié et à son contexte.

<sup>36</sup> C. DEMAZIERE, « L'injonction au développement durable, quelles incidences sur la conduite du projet urbain ? », *Les vertus de l'interdisciplinarité*, Les cahiers de l'IATEUR, Université de Reims, 2009, pp 503-512.



### Comparaison des indicateurs

Les différentes informations à rassembler dans cette grille ne peuvent être comparées. En effet, des données à la fois quantitatives (nombre de logements) et qualitatives, liées notamment à la représentation des acteurs, et concernant des thématiques différentes sont recensées.

### Lecture

Cette grille ne doit pas être considérée comme la liste des critères idéaux à valider pour qu'un projet soit considéré comme durable et exemplaire ; une grille partiellement vide n'implique pas un projet négligeant le développement durable. Inversement, même si un grand nombre d'indicateurs sont renseignés pour un projet, celui-ci n'en est pas pour autant remarquable au regard du développement durable.

### Disponibilité des informations

Une autre limite à cette grille est celle de la disponibilité des données. En effet, certains indicateurs ne pourront pas être traités avant la finalisation voire l'attente d'un certain délai permettant d'observer des phénomènes comme l'appropriation du projet par ses usagers.

### Croisement des échelles

Certaines sous-thématiques sont communes à différentes échelles (préservation du patrimoine bâti) ; il est possible que certains projets n'aient pas besoin d'être étudiés selon les trois échelles ici proposées.

## 2.3. Utilisation de la grille

### Analyse du développement durable dans les projets urbains

| Contexte                                       |  |
|--|--|
| Outils stratégiques liés au projet             | <i>PLU, PDU</i>                                      |
| Contexte ayant conduit à la création du projet | <i>volonté politique, obligations réglementaires</i> |
| Localisation                                   |  |
| Acteurs impliqués / synergie                   |  |
| Etat du projet                                 | <i>en réflexion, en cours, terminé</i>               |
| Freins et leviers                              |  |

| Echelle         |                 |
|-----------------|-----------------|
| Thématique      |                 |
| Sous-thématique | <i>exemples</i> |

| Echelle de l'unité aménagée   |  |
|-------------------------------|--|
| Techniques environnementales  |  |
| Energie                       | <i>énergies renouvelables, chauffage, orientation du bâtiment, isolation</i> |
| Eau                           | <i>récupération des eaux pluviales, circuit eau</i>                          |
| Déchets                       | <i>tri</i>   |
| Qualité des bâtiments, labels | <i>HQE, THPE, BBC</i>  |
| Mutualisation des moyens      | <i>dispositifs communs à plusieurs logements...</i>                          |



| Cadre de vie et dimension sociale                 |   |
|---|---|
| Isolation sonore                                  | <i>vitrage, matériaux</i>   |
| Santé   | <i>matériaux</i>  |
| Qualité des espaces communs                       | <i>dans un immeuble : cour, jardin privatif, cage d'escalier</i>  |
| Accessibilité des personnes à mobilité réduite    |   |
| Mixité sociale                                    | <i>diversité de population au sein de l'unité aménagée</i>  |
| Mixité fonctionnelle                              | <i>Rez-de-chaussée convertible en commerce</i>  |
| Diversité des tailles de logement                 | <i>T1, T2...</i>  |
| Education et formation                            | <i>sensibilisation dans le but de l'appropriation des techniques du développement durable par les habitants</i> |
| Mobilité  |   |
| Local vélo  | <i>nombre d'emplacements vélo prévu par logement</i>  |
| Parking   | <i>Souterrain, nombre de places par logement</i>  |
| Economie  |   |
| Surcoût initial par rapport à un projet classique | <i>prix au m<sup>2</sup></i>  |
| Avantage de l'investissement sur le long terme    | <i>économies d'énergie</i>  |
| Gestion   | <i>coût d'entretien pour l'usager, la collectivité</i>  |
| Préservation et mise en valeur                    |   |
| Patrimoine naturel                                | <i>préservation de la biodiversité, des propriétés du sol</i>   |
| Patrimoine bâti                                   | <i>réhabilitation, mise en valeur</i>   |

| Echelle du projet                              |  |
|--|--|
| Techniques environnementales                   |  |
| Eau  | <i>eaux de ruissellement, utilisation eaux pluviales</i>   |
| Energie  | <i>éclairage public, système de chauffage collectif, production d'énergie</i>  |
| Déchets  | <i>points de collecte, tri</i>   |
| Mutualisation des moyens                       | <i>foisonnement : les places de parking des activités diurnes (ex : activités économiques) peuvent être utilisées pour les activités nocturnes (ex : salle de spectacle)</i> |
| Densité  | <i>à comparer à la densité moyenne des quartiers alentours (habitants/m<sup>2</sup> construits (SHON)), de la parcelle</i>   |
| Imperméabilisation du sol                      | <i>aménagement des parkings (végétation...)</i>  |
| Mobilité                                       |  |
| Transports doux                                | <i>vélo, cheminements piétons</i>  |
| Transports en commun                           | <i>bus, autopartage, tramway</i>   |
| Partage de la voirie                           | <i>zones de rencontre</i>  |
| Stationnement                                  | <i>nombre de places limitées</i>   |
| Accessibilité des personnes à mobilité réduite | <i>pour les transports en commun</i>   |
| Vitesse  | <i>aménagement de la voirie, limitation de la vitesse de circulation</i>   |
| Cadre de vie et dimension sociale              |  |
| Qualité paysagère                              | <i>végétation, architecture</i>  |
| Qualité de l'air                               | <i>limitation des émissions polluantes</i>   |
| Stationnement                                  | <i>végétalisation, parking souterrain</i>  |
| Sécurité, risques                              | <i>chantier propre, prise en compte des risques naturels et technologiques</i>   |
| Espaces publics                                | <i>espaces verts, qualité du mobilier, accessibilité</i>   |



| <b>Mixité fonctionnelle</b>                          |   |
|--|---|
| Diversité des fonctions                              | <i>habitat, activités économiques, établissements publics</i>   |
| Diversité des logements                              | <i>variété des formes urbaines</i>  |
| <b>Mixité sociale</b>                                |   |
| Diversité population                                 | <i>âge, catégories socioprofessionnelles</i>  |
| Présence de logements sociaux                        | <i>pourcentage de logements sociaux, comparaison à la moyenne de l'agglomération et aux objectifs de la loi SRU</i> |
| Solidarité   | <i>favoriser la cohésion sociale (association de quartier, proportion de primo-accédants)</i>                       |
| <b>Préservation et mise en valeur</b>                |   |
| Patrimoine naturel                                   | <i>préservation de la biodiversité, des propriétés du sol</i>   |
| Patrimoine bâti                                      | <i>réhabilitation, mise en valeur</i>   |
| Patrimoine culturel                                  | <i>manifestations</i>   |
| <b>Economie</b>                                      |   |
| Viabilité du projet                                  | <i>succès de la commercialisation, temps d'écoulement</i>   |
| Gestion  | <i>coûts d'entretien</i>  |
| <b>Gouvernance</b>                                   |   |
| Consultation/concertation avec les acteurs concernés | <i>enquêtes, ateliers de concertation</i>   |
| Accompagnement, suivi de la population               | <i>documentation mise à disposition</i>   |
| Démarches spécifiques                                | <i>Approche Environnementale de l'Urbanisme, Etudes d'Impact</i>  |

| <b>Intégration du projet dans le tissu urbain</b>                    |   |
|--|---|
| <b>Mobilité</b>  |   |
| Intégration au réseau de transport existant                          | <i>tramway, prolongement des cheminements piétons existants</i>   |
| Stationnement  | <i>dispositifs en relation (parkings relais...), gestion des stationnements engendrés par le projet</i>                       |
| <b>Cadre de vie et dimension sociale</b>                             |   |
| Intégration paysagère  | <i>prise en compte de la trame bâtie du tissu environnant</i>   |
| Diffusion des pratiques durables hors de l'échelle du projet         | <i>évolution des comportements</i>  |
| Lutte contre les grands dysfonctionnements urbains                   | <i>favoriser l'inclusion sociale et l'accès à l'emploi</i>  |
|  | <i>favoriser l'accès à un logement décent</i>   |
|  | <i>favoriser l'accès aux services urbains</i>   |
| <b>Economie</b>  |   |
| Favoriser la compétitivité et l'attractivité du territoire           | <i>reconnaissance du projet à l'échelle régionale, nationale, internationale</i>  |
| Création d'emplois   | <i>Emplois directs ou indirects</i>   |
| <b>Gouvernance</b>   |   |
| Diffusion des démarches de développement hors du périmètre du projet | <i>poursuite de stratégies liées au développement durable par l'action publique</i>   |
| Démarches participatives lors de l'élaboration du projet             | <i>association des différents acteurs (usagers, habitants...) aux choix des aménagements et à leur mode de fonctionnement</i> |

**Tableau 7 : Grille d'analyse du développement durable dans les projets urbains**

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010



Cette grille est propre à chaque projet et n'est pas construite pour être utilisée afin de comparer des projets différents ; on considère incohérent de chercher à comparer l'importance de la place dédiée au développement durable dans deux projets de natures différentes (comme un quartier et une ligne de transport en commun).

Elle pourrait plutôt être employée pour **identifier les dynamiques d'intégration du développement durable dans le projet**, au travers du jeu d'acteurs mobilisés, au sein d'un contexte spécifique, des relations mises en place entre le projet et son environnement ainsi que par les moyens développés pour assurer la viabilité et la durabilité du projet.

Elle est donc avant tout un document de travail conçu pour l'identification de la traduction du développement durable dans un projet opérationnel.



### 3. PRESENTATION DES PROJETS OPERATIONNELS SELECTIONNES POUR L'AGGLOMERATION DE TOURS ET POUR LA VILLE DE PECS

#### 3.1. L'aménagement urbain durable vu par les acteurs de Tours

Lors des différents entretiens réalisés avec les acteurs des projets, nous avons demandé à ces interlocuteurs de définir le développement durable, en relation avec son application dans l'aménagement urbain. Ces éléments permettent de comprendre le contexte dans lequel s'insèrent les projets étudiés ainsi que les objectifs guidant les professionnels dans leurs démarches de conception de la ville.

*Le développement durable est difficilement quantifiable, il n'est pas palpable en urbanisme.*

*C'est bien une succession d'actions qui permet d'engendrer le développement durable. Sa prise en compte doit être transversale à tous les domaines de l'urbanisme. La première des démarches est de prendre en compte toutes les composantes qui font la ville.*

*Le développement durable viendra en urbanisme du fait du regroupement des communes. En effet, la mise en commun des moyens permet d'importantes économies de matériel, par exemple dans le domaine de la gestion des déchets.*

*Le développement durable ne doit pas se limiter aux performances énergétiques des bâtiments. Ce n'est pas une question de label mais de comportement. Toutefois, si les habitants ont besoin d'une certaine esthétique pour intégrer le développement durable à leurs pratiques, par exemple liée à une couverture en bois des bâtiments, alors cela peut constituer en quelque sorte une première étape.*

*Le développement durable, c'est anticiper l'évolution et le développement de la ville, en termes de moyens, de besoins, de démographie..., pour pouvoir mieux y répondre le moment venu et ne pas se retrouver dans l'urgence. Le développement durable est un développement intelligent et équilibré. C'est plus une façon de penser que de faire.*

*La conception d'un quartier passe par la recherche des liens d'usage et la recherche de formes urbaines cohérentes et de qualité. C'est en ce sens que la ville est durable.*

*L'une des premières vertus d'un quartier durable est d'améliorer les conditions de vie des habitants et de ceux qui habitent déjà le quartier.*



### **3.2. Le projet MobiliTours de restructuration du réseau de transports de l'agglomération tourangelle**

#### **3.2.1. Contexte du projet : pourquoi restructurer le réseau de transports en commun ?**

Tour(s)plus a lancé le projet MobiliTours de restructuration de l'ensemble du réseau de transports en commun de l'agglomération pour répondre à la saturation du réseau actuel en raison de la croissance démographique et économique du territoire. En effet, 90% des emplois de l'agglomération sont situés sur les communes de Tours et de la première couronne. De plus, le centre de l'agglomération regroupe commerces, universités, hôpitaux, activités de loisirs, etc. à l'origine de nombreux déplacements. La concentration de ces activités permet de limiter les déplacements et les distances. Une étude de 2008 a mis en évidence que 58% des déplacements à l'échelle du SITCAT font moins de 3 km. Le potentiel d'urbanisation est également encore important dans le corridor de la première ligne de tramway. Ainsi, le projet MobiliTours vise à améliorer la compétitivité des transports urbains afin de les rendre plus attractifs en favorisant leur rapidité, leur accessibilité et en diminuant leurs impacts écologiques.

Le projet de tramway répond d'une part aux critères définis par le Grenelle de l'environnement : qualité de service, desserte des grands équipements, désenclavement des quartiers sensibles, intermodalité, diminution des émissions de CO<sub>2</sub>... D'autre part, ce projet s'insère dans le cadre du Plan Local de l'Urbanisme (PLU) de Tours, du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération, de la création du Plan Climat Territorial, mais aussi dans le cadre de la Stratégie Nationale de Développement Durable, qui évoque la nécessité du développement du transport durable<sup>37</sup>, et du Plan Climat National, qui encourage le développement des transports doux afin d'atteindre l'objectif du « facteur 4 »<sup>38</sup>.

##### **3.2.1.1. Présentation du projet : réorganisation de l'ensemble du réseau de transport de l'agglomération**

Le projet MobiliTours prévoit la mise en service de deux lignes de tramway sur rails alimentés par des caténaires ainsi que la restructuration du réseau de bus. Celle-ci doit permettre d'assurer une meilleure desserte des zones non desservies par le tramway et de renforcer les liaisons entre Tours et les autres communes de l'agglomération. Elle doit proposer des tracés et des capacités répondant aux besoins des usagers, en poursuivant la mise en site propre de certaines lignes (ligne n°2 d'ici 2010). Le projet prévoit également la mise en place de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) afin de répondre aux besoins actuels et à venir de l'agglomération en termes de déplacement. La première, de 11 km (dont 9 km en site propre) avec à chaque extrémité des parcs relais, aura une fréquentation estimée à 13 000 voyageurs par jour. A long terme, certaines lignes de BHNS pourraient être remplacées par des lignes de tramway.

---

<sup>37</sup> Le transport durable est un transport répondant aux besoins socio-économiques, tout en minimisant les externalités sur l'économie, la société, la santé et l'environnement.

<sup>38</sup> L'objectif de « facteur 4 » vise à réduire par quatre les émissions nationales de gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport aux émissions de 1990.



Tours et les villes de la première couronne de l'agglomération ont lancé une politique de stationnement en diversifiant l'offre et en développant des parcs relais en lien avec le réseau de bus, dont un non loin de la ZAC de Monconseil.

Le réseau cyclable a également été développé, notamment avec la mise en place de la « Loire à vélo » (105 km d'itinéraires cyclables, d'initiative régionale), d'un service de location de vélos, Vélociti, instauré en Septembre 2006 et d'une vélostation, qui sera créée prochainement.

Afin d'encourager l'utilisation des transports en commun, des dispositions ont également été prises dès 2008 afin de développer l'offre le samedi, pendant les vacances scolaires et en soirée, afin d'améliorer le confort et l'information des usagers, afin de mettre en place une politique tarifaire incitative et pour encourager les Plans de Déplacement Entreprise (PDE).

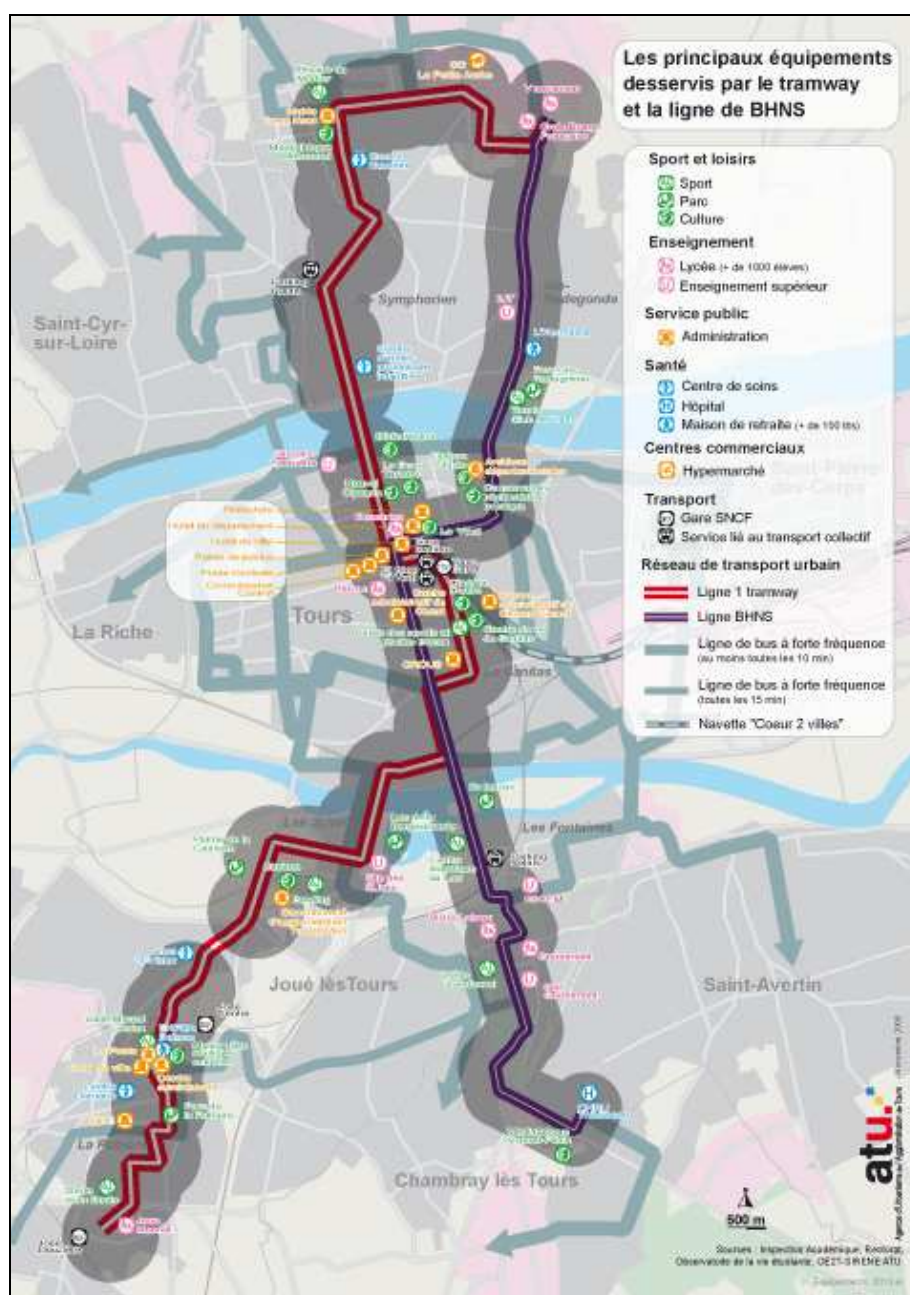


Figure 11 : La réorganisation des transports en commun à Tours

Source : <http://www.mobilitours.fr>



### 3.2.1.2. Présentation du projet de la première ligne de tramway

La première ligne du tramway de Tours, qui reprend globalement le tracé d'une ligne actuelle de bus, s'étendra sur 15,5 km et comptera 32 stations. Sa fréquentation est estimée à au moins 50 000 voyageurs par jour ou à 3 600 voyageurs/heure de pointe/sens.

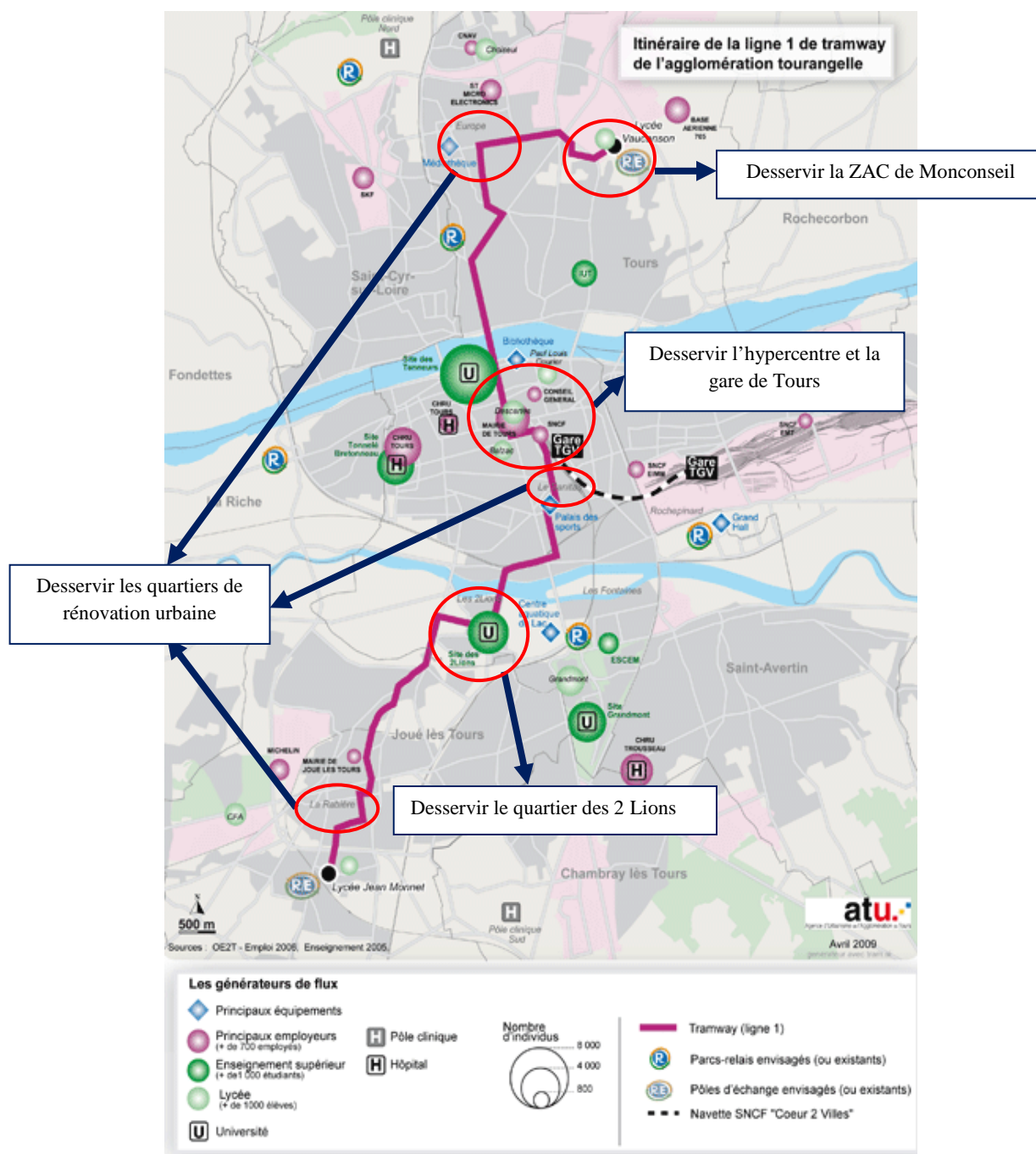


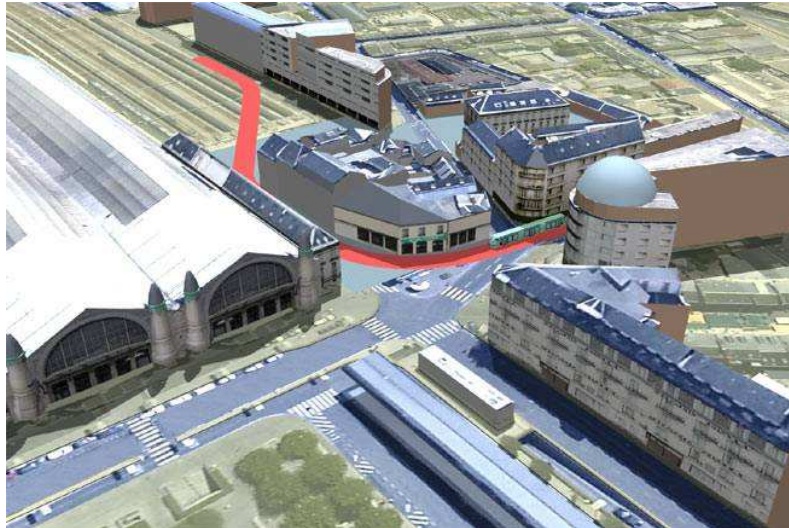
Figure 12 : Les grands pôles urbains de Tours desservis par le tramway

Source : <http://www.mobilitours.info/la-ligne-1-du-tramway>, Atelier DA5, EPU-DA, 2010



Le tramway présente différents enjeux en termes de desserte :

- Promouvoir l'intermodalité en favorisant l'étoile ferroviaire existante autour des gares de Tours, qui reçoit 40 000 personnes par jour, et de Saint-Pierre-des-Corps. Ces deux gares doivent à terme devenir des pôles d'échanges multimodaux. La localisation de la station au niveau de la gare de Tours a fait l'objet d'une étude approfondie en concertation avec la SNCF afin d'assurer la plus grande intermodalité tout en offrant la meilleure desserte possible du quartier environnant.



**Figure 13 : Tracé de la première ligne de tramway au niveau de la gare de Tours**

Source : Dossier de concertation – première ligne de tramway de l'agglomération de Tours

- Desservir l'hypercentre de Tours où sont concentrés commerces, services, équipements, administrations, pôles d'enseignement, activités culturelles et touristiques. Ce lieu attire donc de nombreux habitants de l'agglomération et de nombreux touristes. C'est également le lieu de résidence de nombreux étudiants.
- Desservir la ville de Joué-lès-Tours, deuxième pôle urbain de l'agglomération situé au sud de Tours (37 000 habitants). Cette ville est en pleine mutation et de nombreux logements et commerces y sont construits.
- Desservir les quartiers concernés par le vaste programme de rénovation urbaine (Rabière, Sanitas et Europe) lancé en 2000 par Tour(s)plus. Le but de ce programme est de réduire l'écart de qualité de vie entre ces quartiers et le reste de l'agglomération. Ainsi, la desserte par les transports en commun permettrait de les rendre plus accessibles et attractifs pour les activités économiques en particulier.
- Desservir le nouveau quartier des 2 Lions, au sud de la ville de Tours, qui accueille un pôle universitaire important (plus de 6000 étudiants), une cinquantaine d'entreprises (plus de 2000 emplois), près de 2000 logements et un centre commercial. Le quartier est encore actuellement en pleine mutation avec la création de nouvelles opérations immobilières, de logements et de bureaux.
- Desservir le nord de la ville de Tours, présentant des quartiers en pleine évolution : création d'une médiathèque, opérations de rénovation, aménagement d'un pôle de services, développement de la ZAC de Monconseil... L'objectif est de relier ces quartiers entre eux et avec le reste de la ville de Tours.
- Relier les sites d'enseignement secondaire et supérieur importants et les grands sites culturels et sportifs (bibliothèque centrale, médiathèque de Tours Nord, complexes cinématographiques, palais des sports de Tours et de Joué-lès-Tours...).



### 3.2.1.3. Structure portant le projet

Le SITCAT (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle) est le maître d'ouvrage du projet du tramway. La réalisation du projet a cependant été confiée en Novembre 2008 au groupement Cité Tram qui rassemble la Société d'Équipement de la Touraine (SET) et l'entreprise Transamo, leader français dans l'assistance à maître d'ouvrage pour la conception, la réalisation et la mise en exploitation de tramway.

### 3.2.1.4. Financement du projet

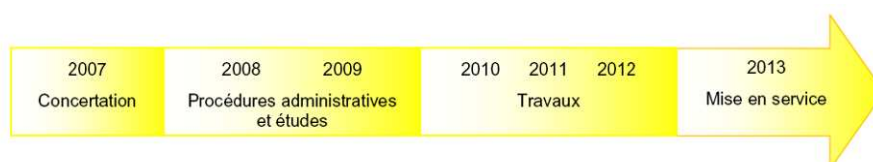
Le projet de tramway constitue un engagement financier de long terme. Le coût total du projet (ligne, matériel et installations) est estimé à 338 millions d'euros hors taxes. Il sera financé par le SITCAT (grâce au versement transport payé par les employeurs de plus de neuf salariés), la Communauté d'agglomération Tour(s)plus, le Conseil Général d'Indre-et-Loire, la Région Centre, l'Union Européenne (par l'intermédiaire du FEDER), la Caisse des Dépôts et Consignations, la Banque Européenne d'Investissement et l'Etat, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, qui attribue 40,2 millions d'euros (ce qui permettra au SITCAT de ne pas recourir à l'emprunt en 2009).

Le montant des travaux de la ligne de BHNS est estimé à 14 millions d'euros hors taxes (hors matériel roulant).

### 3.2.1.5. Etat d'avancement du projet

Les études sur la faisabilité de la première ligne de tramway et sur la restructuration du réseau de bus ont été lancées dès 2005. Les procédures administratives et les études se sont déroulées en 2008 et 2009. Le nouveau réseau de bus a été mis en service le 31 Août 2009. Les travaux du tramway débuteront en 2010 pour une mise en service en 2013.

La ligne de BHNS doit être mise en service en deux temps, en Décembre 2009 puis en Septembre 2010.



**Figure 14 : Etat d'avancement du projet du tramway**

Source : Dossier de concertation – première ligne de tramway de l'agglomération de tours

## 3.2.2. Le développement durable en pratique dans le projet du tramway

Outre son inscription dans le PADD, le projet du tramway, accompagné par le renforcement du réseau de bus, trouve une application dite « durable » sur le territoire, tant dans sa réalisation et son fonctionnement que dans sa compétitivité par rapport au transport automobile. Conformément aux conditions que nous avons définies pour jauger la durabilité d'un projet urbain, analyser les composantes de développement durable à l'échelle de la rame et à l'échelle supérieure, celle de l'intégration du tramway dans l'organisation urbaine, permet de faire ressortir les points forts de celui-ci en la matière.



### **3.2.2.1. Le développement durable en pratique à l'échelle de la rame de tramway**

La première échelle que nous pouvons étudier est celle de la rame du tramway. Cependant, cela ne nous semble pas être l'échelle la plus intéressante à étudier car elle ne concerne que les performances énergétiques de la rame.

### **3.2.2.2. Le développement durable en pratique à l'échelle du tramway**

#### ***Dimension environnementale***

Pour limiter l'impact du chantier sur la population, celui-ci est déclaré « chantier à nuisances maîtrisées » et une charte d'engagement qui définit les règles à respecter doit être signée par toutes les entreprises participant aux travaux (cela concerne le phasage des travaux, la tenue du chantier, la protection des éléments de patrimoine, la préservation des végétaux...).

Les déplacements représentant plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre, il est important de proposer des modes de déplacement moins polluants. Electrique, le tramway ne rejette pas de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère et présente une plus grande capacité qu'un bus, une rame de tramway pouvant transporter 300 passagers contre 100 pour un bus. Ainsi, il permettra d'économiser 4 600 000 litres de carburant par an soit 5 100 000 euros par an et d'anticiper les besoins croissants en déplacement de l'agglomération. De plus, silencieux et plus spacieux qu'une voiture, il permet de se déplacer aisément et rapidement dans l'agglomération. Le tramway contribue donc à une amélioration du cadre de vie en proposant des déplacements plus agréables.

Il respecte le patrimoine architectural de l'hypercentre car à ce niveau-là il sera alimenté par le sol et non plus par des caténaires.

#### ***Dimension sociale***

Le tramway est accessible par tous (dont les personnes à mobilité réduite) et permet une meilleure accessibilité des différents lieux de vie et d'emploi ainsi que du centre-ville.

L'arrivée du tramway doit également permettre de modifier les comportements en incitant les automobilistes à prendre les transports en commun ou à utiliser les modes de déplacement doux. Grâce à un traitement spécifique de la voirie et de ses abords, Tour(s)plus souhaite sécuriser ces modes de déplacement.

Cependant, on peut constater que le projet ne limite pas la place de la voiture, il ne fait que donner le choix d'un nouveau mode de transport. De plus, la politique de rabattement sur les modes doux ne semble pas suffisante pour le moment. Enfin, le choix visant à relier les quartiers d'habitat social au centre-ville ne permet pas de connecter au tracé les zones d'activités et commerciales périphériques, pourtant génératrices de nombreux déplacements.

#### ***Dimension économique***

La mise en place du tramway permet également de dynamiser l'espace urbain, de créer de l'activité et d'augmenter l'attractivité économique et commerciale des zones desservies, en particulier du centre-ville avec une augmentation de l'activité commerciale. De plus, il contribue à créer des emplois locaux, directs et indirects, dans les secteurs des travaux publics, des espaces verts et pour la fabrication du matériel roulant. La difficulté reste cependant de savoir anticiper les mutations engendrées par le tramway et en particulier les plus-values immobilières.



La mise en place du tramway s'accompagne de la réalisation de projets urbains d'envergure tels que la réorganisation de certains espaces publics stratégiques comme la gare de Tours, le haut de la rue Nationale ou l'entrée de ville de Joué-lès-Tours.

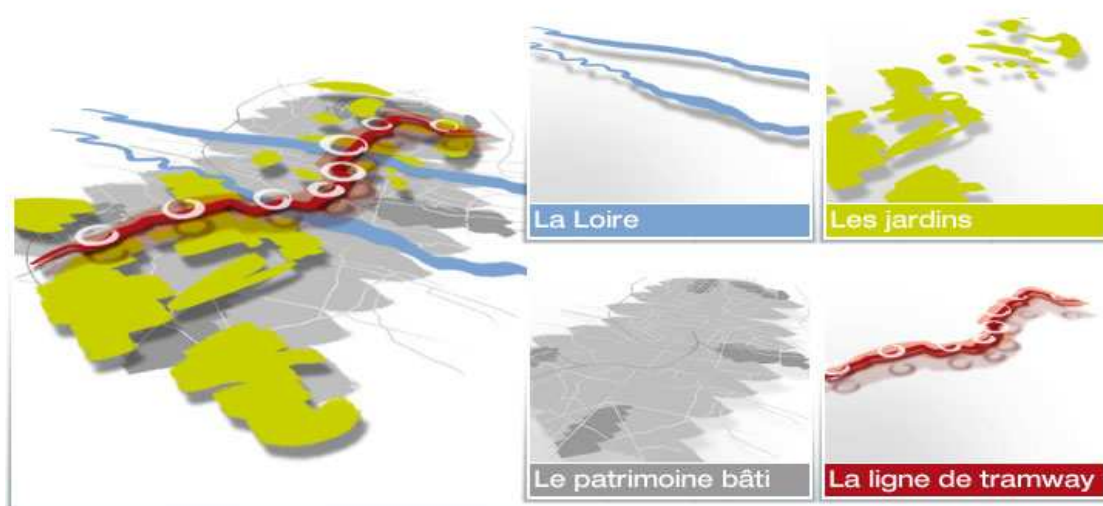
Considérant le développement durable comme difficilement quantifiable, la liste ci-dessus ne saurait être exhaustive vis-à-vis de la durabilité du projet. La notion de développement durable trouverait une signification dans la mise en place globale du projet, c'est-à-dire depuis les étapes de réflexion jusqu'à la mise en service du tramway. Il faudra également attendre quelques années après sa mise en mouvement pour vérifier si le tramway trouve une viabilité économique, dimension prégnante du développement durable.

### 3.2.2.3. Le développement durable en pratique à l'échelle de l'intégration du projet dans le tissu urbain

#### *Un objet identitaire de la Touraine*

Le tramway contribue à un renforcement de la cohésion territoriale de l'agglomération en valorisant les quartiers d'habitat social et en améliorant la mobilité des résidents. Il renouvelle également l'image de la ville en devenant un élément de marketing urbain, un nouveau composant de l'identité de la ville. En effet, le concept de tramway a été développé comme « quatrième paysage » de la Touraine, les trois premiers étant la Loire, les jardins et le patrimoine bâti. Celui-ci sera alors construit autour de quatre éléments :

- « la trace » : l'espace entre les rails, qui doit rappeler la Loire
- « l'onde » : le son et la lumière, qui accompagneront la rame à son passage
- « le reflet » : effet miroir sur les rames afin que l'environnement s'y reflète
- « l'œuvre urbaine » : bâtie par l'artiste Daniel Buren avec des lignes blanches et noires pour installer une continuité entre la robe du véhicule, la station et son environnement.



**Figure 15 : Les quatre paysages de la Touraine**

Source : <http://www.tram-tours.fr/le-concept-du-4eme-paysage.html>



### ***Le corridor du tram, zone d'influence du tramway***

L'attractivité du tramway ne se limite pas aux abords immédiats de la ligne. En effet, on peut constater que les utilisateurs sont prêts à parcourir jusqu'à 400 mètres pour rejoindre une station, soit l'équivalent de 10 minutes de marche à pied. Cette zone d'attractivité est appelée "corridor du tramway". Dans cette zone sont présents 61 650 habitants, 32 700 salariés et 21 800 étudiants et scolaires, dans 29 établissements scolaires.

Le corridor fait l'objet de prescriptions spéciales en matière d'urbanisme. C'est une zone de densification préférentielle du bâti ; on doit y construire plus en hauteur afin d'augmenter la densité de l'habitat et ainsi faire des économies de foncier. Il s'agit également d'une zone d'incitation au report multimodal avec la présence de différents moyens de transport (tramway, bus, parcs relais, réseau de circulation douce). De plus, le PLU recommande une minoration du stationnement dans cette zone : construire une place de stationnement par logement (au lieu de deux) et non sur la voie publique. Il prévoit, par ailleurs, la mise en place d'un local à vélo d'environ 100 m<sup>2</sup> dans tout nouveau bâtiment.

### ***La mise en place de différentes phases de concertation***

Afin d'impliquer l'ensemble de la population dans le choix du tracé de la ligne de tramway, une concertation publique s'est déroulée du 13 septembre au 26 octobre 2007. Des expositions ont également été réalisées et des réunions publiques ont été données. De plus, le site internet [mobilitours.fr](http://mobilitours.fr) a été créé pour informer les usagers des nouvelles offres de transport en commun.

Cela fut un succès puisque plus de 4000 personnes se sont rendues sur les différents sites d'exposition, 1000 personnes sont allées aux réunions publiques et plus de 20 000 pages ont été consultées sur le site du projet.

Un bilan de concertation a ensuite été dressé afin de regrouper l'ensemble des interrogations soulevées, d'en apporter des réponses et afin de tenir compte dans l'élaboration du projet de l'opinion de tous, sur le choix du mode de transport et sur le tracé.

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2009, un autre site internet intitulé [tram-tours.fr](http://tram-tours.fr) présente l'ensemble du projet du tramway. Sur ce site, une consultation a été mise en place du 1<sup>er</sup> au 31 octobre 2009 pour le choix du matériel roulant. Celui-ci s'est fait parmi trois propositions émises par le collectif d'experts « Ensemble(s) la ligne »<sup>39</sup> autour de l'agence RCP design global, mandaté en mars 2009. La proposition retenue par les habitants (5186 votes), intitulée « curseur sur la ligne » sera alors imposée aux constructeurs des rames, qui seront désignés fin 2010.

Une Maison du tramway doit également ouvrir ses portes début 2010, laquelle est complétée par la Maison de l'environnement à Joué-lès-Tours. De plus, il y aura des réunions de lancement de chantier avec la présence de médiateurs-terrain.

---

<sup>39</sup> Le collectif est composé de Daniel Buren, concepteur mondialement reconnu, de Louis Dandrel, musicien et designer sonore, de Jacques Levy, géographe et urbaniste, de Régine Charvet Pello, spécialiste du design et de la communication, de Patrick Rimoux, plasticien de la lumière, de Roger Tallon, créateur du design du TGV et de Serge Thibault, chercheur en urbanisme.



## Conclusion

En définitive, les éléments clés du développement durable, comme définis dans la grille d'analyse, sont présents à toutes les échelles du projet du tramway. En effet, le projet intègre les notions de protection de l'environnement, de préservation et de mise en valeur du patrimoine, d'amélioration du cadre de vie et de développement de la mixité sociale et de démocratie participative avec l'intégration de tous les acteurs de la ville dans la gouvernance du projet. Cependant, la mise en place du tramway ne réduit pas la place de la voiture dans la ville et ne contraint pas les usagers à utiliser ce mode de transport, celui-ci ne desservant pas les zones d'activités et commerciales périphériques. Il est également nécessaire d'anticiper les mutations futures, telles que les plus-values immobilières, dans le corridor du tramway, qui pourraient impacter l'économie locale.

| Projet                | Atouts  | Faiblesses   |
|-----------------------|---|--|
| Le projet MobiliTours | Chantier à nuisances maîtrisées<br>Réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores<br>Amélioration de la qualité des déplacements<br>Incitation au report modal<br>Respect du patrimoine architectural<br>Prescriptions spéciales dans le corridor du tramway (limitation des places de stationnement) | Aucune restriction de la circulation des voitures le long du tracé du tramway<br>Sécurité du réseau cyclable insuffisante<br>Présence de caténaires le long du tracé de la ville, excepté au niveau de l'hypercentre |
|                       | Mixité sociale et accessibilité pour tous<br>Renforcement de la cohésion territoriale<br>Renouvellement de l'image de la ville  | Les zones d'activités et commerciales périphériques, génératrices de nombreux déplacements, ne sont pas desservies par le tramway  |
|                       | Desserte par les transports en commun des différents pôles de vie, d'emploi, d'activités commerciales et des gares<br>Dynamisation de l'espace urbain et création d'activités<br>Création d'emplois locaux<br>Réalisation de projets d'envergure dans le corridor du tramway<br>Viabilité économique                            | Problème d'anticipation des mutations futures dans le corridor du tramway  |
|                       | Démocratie participative  |  |

**Tableau 8 : Atouts et faiblesses du projet MobiliTours au regard de la durabilité**

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010



### 3.3. La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Monconseil

#### 3.3.1. Contexte du projet de Monconseil

La ZAC de Monconseil, d'une superficie de 20 ha, a été créée en 1985, avec pour objectif premier de répondre à une demande de logements sur la commune de Tours. L'acquisition foncière s'est réalisée progressivement depuis 1980. A l'origine prévu pour être un quartier résidentiel, le projet initial a évolué pour s'inscrire aujourd'hui dans une démarche plus globale, intégrant ainsi une volonté politique de faire de cette ZAC un quartier durable. Le développement durable fait partie des stratégies de développement urbain et l'élaboration de ce projet a l'ambition de prendre en compte les orientations et les objectifs des documents stratégiques existants et à venir (PADD, PLH, SCoT, trame verte, Plan Climat). L'écoquartier de Monconseil « s'affirme comme une synthèse du projet urbain de la ville qui entend conforter Tours comme le cœur d'une métropole attractive, qui place les mobilités durables au centre du système urbain, qui conforte les mixités à toutes les échelles tout en s'inscrivant dans une identité porteuse d'une urbanité singulière »<sup>40</sup>. Ce projet a également participé à l'appel à projet Eco-quartier lancé par le MEEDDM en 2009, dans le cadre du Plan Ville Durable, ce qui a renforcé l'image de la ZAC et concentré les attentions de la collectivité. Même si ce projet n'a pas été retenu dans le palmarès, la participation au concours a permis d'animer leur démarche. De plus, la ville de Tours participe au club opérationnel Eco-quartier qui a pour objectif de recenser les bonnes pratiques (support méthodologique) et d'apporter un soutien technique aux collectivités dans leurs futurs projets.

Des chiffres clés :

- 20 ha
- 85 000 m<sup>2</sup> de logements
- 17 000 m<sup>2</sup> SHON d'activités économiques
- 8 500 m<sup>2</sup> d'équipements publics
- environ 1000 logements
- 2000 à 3500 habitants

##### 3.3.1.1. Localisation de la ZAC de Monconseil

La ZAC de Monconseil est située dans la partie nord de la commune de Tours, annexée par la ville en 1964 (anciennes communes de Saint-Symphorien et de Sainte-Radegonde).

Dans l'environnement proche de la ZAC, sont localisés :

- au Nord-est : une grande zone d'activités (centre commercial, nombreux magasins...)
- à l'Est : le quartier de l'Europe, composé principalement de grands ensembles sociaux
- au Sud : une majorité d'habitat individuel de type pavillonnaire (cf. figure 16 p.68).

L'environnement immédiat du périmètre de la ZAC correspond à ce dernier type d'habitat.

La ZAC est de plus structurée par des axes de circulation importants : l'avenue Maginot, le boulevard du Maréchal Juin et la rue Daniel Mayer. Cette situation fait donc de la ZAC de Monconseil un lieu stratégique pour le développement de Tours Nord.

---

<sup>40</sup> Dossier de présentation pour le concours Eco-quartier, ville de Tours et OPAC de Tours, mars 2009





**Figure 16 : Localisation de la ZAC de Monconseil**

Source : OPAC de Tours

### 3.3.1.2. Les acteurs du projet

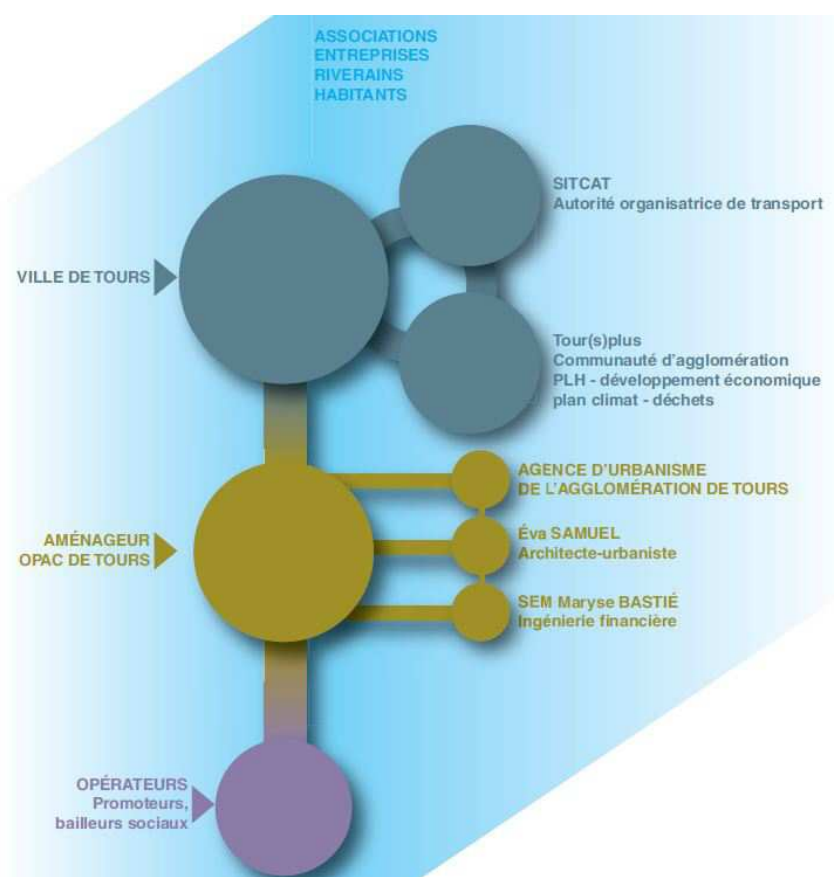
Pour la première fois, l'OPAC de Tours est aménageur et gère 17 des 20 ha de la ZAC, Tour(s)plus assurant la maîtrise d'œuvre des 3 ha restants dans la mesure où elle possède les compétences pour aménager cet espace destiné à des activités économiques.

La sélection des équipes de constructeurs lot par lot s'est faite par appel à candidature ; au contraire, les services techniques de la ville de Tours sont responsables de l'aménagement et de la gestion des espaces publics, sans mise en concurrence.

Des ateliers de travail entre les différentes équipes, animées par Eva Samuel, architecte-urbaniste chargée de la conception de l'opération, ont visé l'harmonisation des projets. La variété des formes architecturales est donc recherchée au travers de la participation de plusieurs équipes de constructeurs ainsi qu'une cohérence globale au sein du quartier.

Enfin, les habitants et les Conseils de Vie Locale ont été concertés lors des différentes étapes du projet.



**Figure 17 : Les acteurs du projet Monconseil**

Source : Dossier de présentation, Ville de Tours, OPAC de Tours

### 3.3.1.3. Financement du projet

| CHARGES  | BILAN VOTÉ EN DÉCEMBRE 2008 EN €HT | PRODUITS  | BILAN VOTÉ EN DÉCEMBRE 2008 EN €HT |
|--|------------------------------------|---|------------------------------------|
| Travaux  | 8 674 662                          | Vente de m <sup>2</sup> SHON logements                  | 16 331 742                         |
| Charge foncière (dont 992 000€ de fouilles archéologiques) | 6 626 290                          | Vente de foncier aux institutionnels (gymnase et EHPAD) | 725 625                            |
| Honoraires divers  | 863 303                            | Subvention du FNAP (aide aux fouilles archéologiques)   | 327 468                            |
| Actualisation - révision                                   | 858 417                            | Produits divers   | 58 695                             |
| Rémunérations, frais généraux et frais financiers          | 3 224 533                          | Participation de la collectivité                        | 2 803 675                          |
| <b>TOTAL</b>   | <b>20 247 205</b>                  | <b>TOTAL</b>  | <b>20 247 205</b>                  |

BILAN PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION (DÉCEMBRE 2008)

**Tableau 9 : Coûts de la ZAC de Monconseil**

Source : OPAC de Tours

L'opération de l'écoquartier coûte 20 247 205 euros, soit environ 1 million d'euros par hectare. La collectivité sera alors déficitaire de 2 803 675 millions d'euros au bilan provisoire de 2008. Cependant, les frais pour les fouilles archéologiques ont été revus à la hausse car la durée a dû être prolongée. Lors de la délibération du Conseil Municipal de Décembre 2009, la participation de la commune s'élevait à 2 854 460 (soit 50 000 euros de plus). Il est important que les charges et les produits (sans la collectivité) restent relativement équilibrés afin de limiter la contribution de la commune. La majeure partie des produits est apportée par la vente du foncier.



Le prix du m<sup>2</sup> SHON varie selon l'acheteur. En effet, si le terrain a pour vocation des constructions sociales, le prix est de 160 €/m<sup>2</sup> SHON<sup>41</sup>, pour des constructions de collectifs privés il varie de 160 à 220 €/m<sup>2</sup> SHON et pour de l'individuel privé le prix dépasse les 300 €/m<sup>2</sup> SHON.

Les logements sociaux représentent 33% des logements. De plus, l'OPAC réserve des logements pour les primo-accédants dont le prix varie de 1 800 à 2 100 €/m<sup>2</sup> SHAB<sup>42</sup>. Ils sont vendus 1% symbolique plus cher que le coût de leur construction.

Le prix des logements privés varie selon les promoteurs mais en général il est 10% plus élevé que le coût de la construction, soit 2 150 à 2 450 €/m<sup>2</sup> SHAB afin d'obtenir une marge de bénéfice. Le prix moyen du m<sup>2</sup> à Tours est de 2 700 € mais il varie selon la localisation.

|                   | Prix €/m <sup>2</sup> SHAB |
|-------------------|----------------------------|
| Tours Nord        | 2 587                      |
| Tours Centre      | 2 841                      |
| Tours Sud         | 2 298                      |
| Monconseil social | 1 800-2 100                |
| Monconseil privé  | 2 150-2 450                |

**Tableau 10 : Prix moyen du m<sup>2</sup> à Tours**

Source : <http://www.immobilier.com> et OPAC de Tours

L'OPAC loue également des appartements aux prix de 6,5 €/m<sup>2</sup> pour le social et 11 €/m<sup>2</sup> pour le privé. Le prix moyen à Tours étant de 11,86 €/m<sup>2</sup><sup>43</sup>.

D'un point de vue économique, l'opération de Monconseil coûtera probablement un peu plus cher à la collectivité que prévu, à cause de certains imprévus (durée des fouilles archéologiques) et de la crise, car jusqu'alors seulement un tiers du foncier a été vendu. Si la situation perdure cela pourrait induire une baisse des prix de vente du foncier et donc un manque à gagner au niveau des produits dans le bilan.

Cependant, les prix du foncier actuellement proposé à la vente correspond à la moyenne de Tours Nord, voire même légèrement en-dessous (ce chiffre est à relativiser car certains promoteurs voudront des marges plus importantes). Les prix à la location proposés par l'OPAC sont inférieurs à la moyenne de Tours. Toutes ces données amènent à penser que cet écoquartier reste accessible à la majorité de la population car il s'aligne sur les prix du marché et les promoteurs arrivent à faire leurs marges de bénéfice. Cette opération est donc rentable pour les opérateurs et permet d'offrir des logements de haute qualité à prix accessible pour les locataires et les acheteurs.

### 3.3.2. Le développement durable en pratique dans le projet

#### 3.3.2.1. En application de la grille : trois échelles

Il est intéressant d'étudier l'intégration du développement durable dans ce projet de quartier selon trois échelles différentes que la grille établie permet d'identifier :

- **L'échelle du bâtiment**, qui renvoie notamment ici à la performance énergétique de chaque opération
- **L'échelle du quartier**, liée à une réflexion importante concernant les formes urbaines
- **L'intégration du quartier dans le tissu urbain environnant**, grâce à une augmentation progressive de la hauteur des constructions et aux connexions au réseau de transport existant et à venir

<sup>41</sup> SHON : Surface Hors Œuvre Nette

<sup>42</sup> SHAB : Surface HABitable

<sup>43</sup> <http://www.immo.trovit>



### 3.3.2.2. Deux réflexions majeures : formes urbaines et mobilité

#### 3.3.2.2.1. Les formes urbaines comme éléments déterminants du développement durable

##### *Les contraintes*

Espace jusqu'alors en retrait de l'espace urbain, la ZAC de Monconseil est peu visible dans la ville de Tours. L'objectif principal concernant la conception des formes urbaines est l'intégration de ce quartier au tissu urbain existant. Il se décline en plusieurs intentions :

- tisser des liens avec l'extérieur du quartier
- constituer des réseaux à différentes échelles
- adapter les formes urbaines pour créer une dynamique de quartier diversifié et non pas monofonctionnel

##### *La construction du plan du quartier*

*La composition urbaine est une histoire, pas un dessin.*

Eva Samuel

##### *La recherche des liens d'usage : raccorder les éléments qui font sens*

Cette première étape est essentielle à la démarche de création d'un quartier dans la mesure où le fonctionnement de celui-ci est avant tout assuré par la qualité des connexions qu'il entretient avec le tissu urbain dans lequel il s'insère.

Elle vise l'identification des infrastructures et équipements significatifs à proximité du quartier :

- mobilité : arrêts de bus, de tramway, pistes cyclables
- équipements publics : écoles, collège, lycée
- infrastructures : les axes structurants (Avenue André Maginot et Boulevard du Maréchal Juin)

Ces éléments conditionnent le tracé d'axes structurants qui organiseront le quartier. La première forme des îlots commence alors à se dessiner, qui, selon leur position par rapport à ces différents éléments du contexte urbain, auront une fonction particulière. Il est à noter que seul le tracé de la rue Daniel Mayer était imposé à l'architecte urbaniste à l'origine du projet.

Des réseaux, caractérisés par des largeurs de voies différentes, viennent organiser le quartier à plusieurs échelles. Certaines perspectives ainsi créées permettent la mise en valeur du patrimoine existant, comme c'est le cas pour la gentilhommière, visible depuis le jardin de la rue Lazareff (cf. figure 19 p.72).



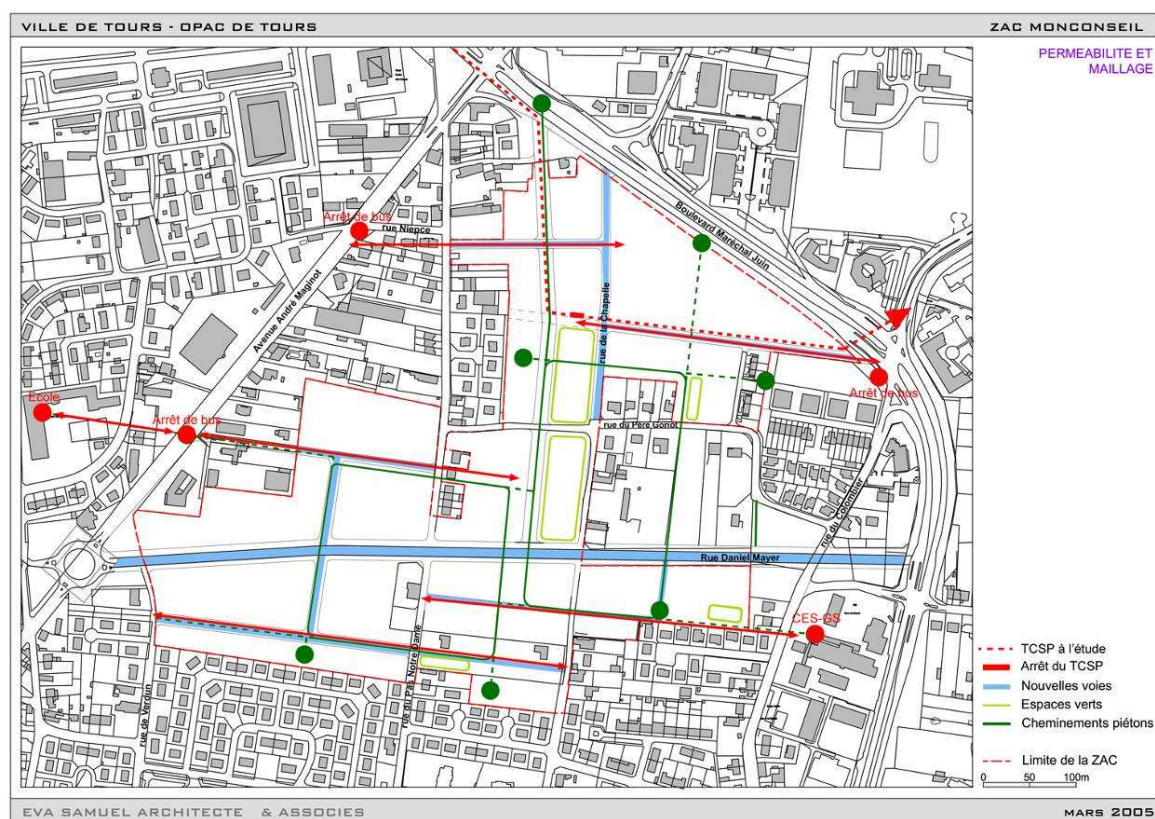


Figure 18 : Etude des liens d'usage et identification de circuits

Source : Eva Samuel Architecte et Associés

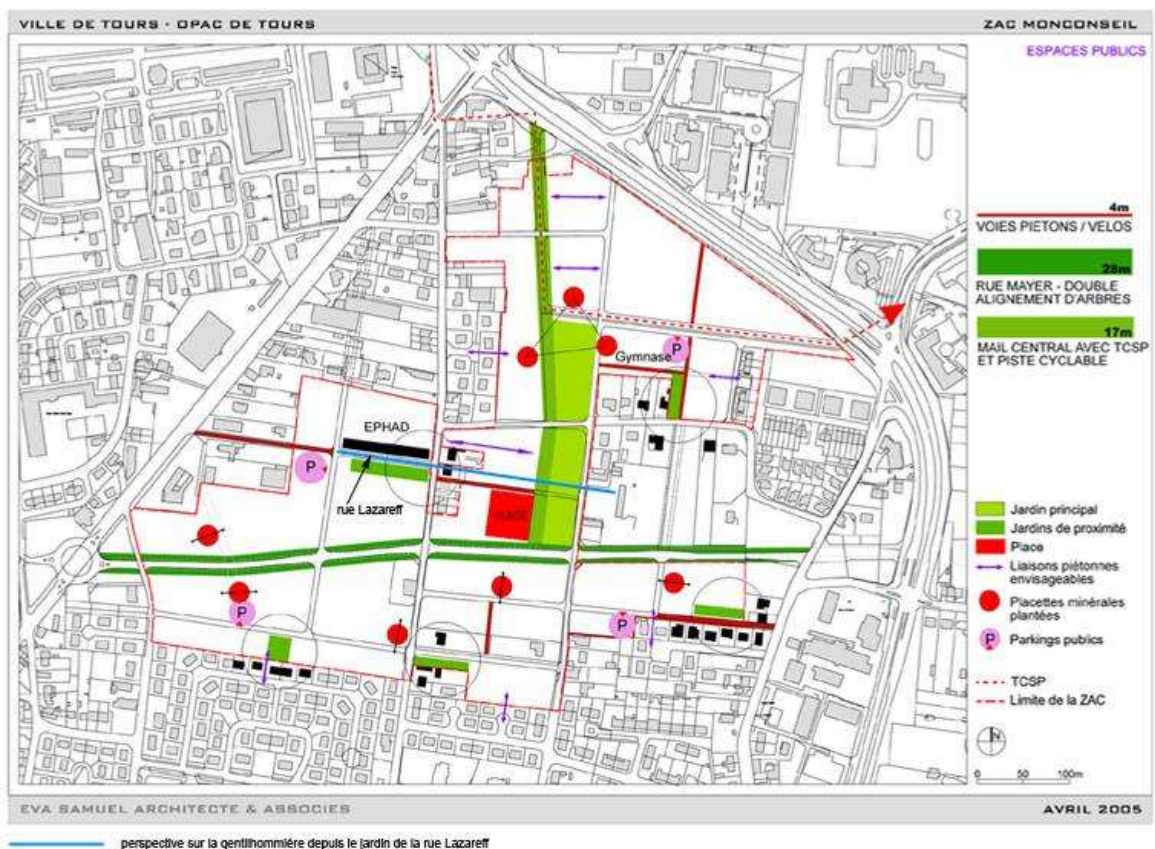


Figure 19 : Espaces publics et perspective

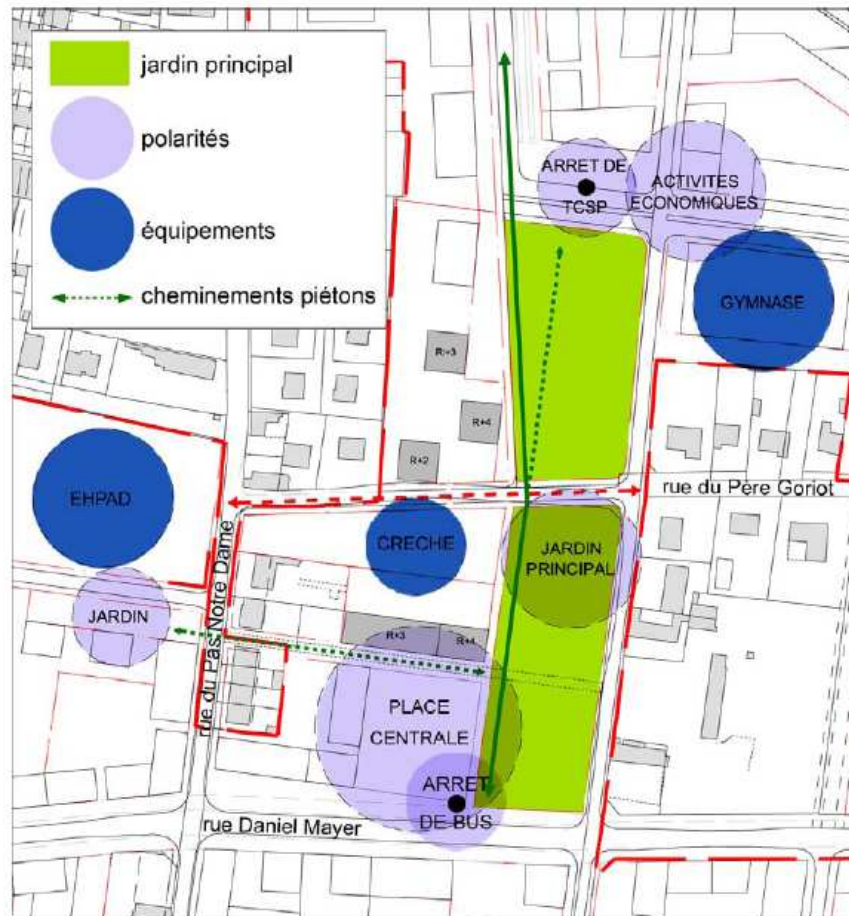
Source : Eva Samuel Architecte et Associés



### *L'implantation des équipements publics*

Les équipements publics s'insèrent dans le maillage établi, favorisent la mixité sociale et comprennent :

- l'EHPAD, le gymnase et la crèche
- les places et placettes
- les parkings pour visiteurs, linéaires ou collectifs, les parkings privés étant intégrés aux opérations par les promoteurs.



**Figure 20 : Localisation des équipements publics**

Source : Eva Samuel Architecte et Associés

Le choix d'une répartition d'espaces communs de différentes tailles plutôt que de la réalisation d'une unique place considérée comme centrale vise à permettre le développement d'une vie de quartier dans toute la ZAC. Cette hétérogénéité, par la variété de formes, de tailles et de situations de ces espaces, peut conduire à la création d'une dynamique venant renforcer le pilier social du développement durable.

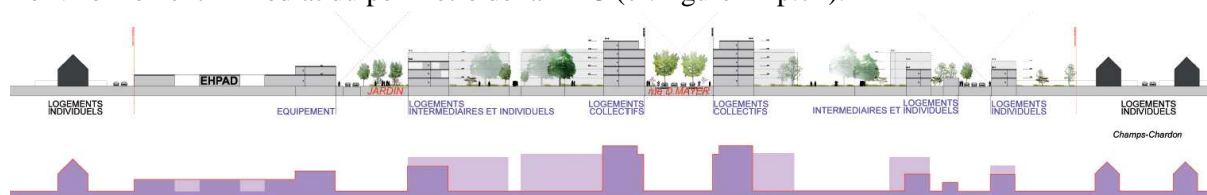
### *Les limites du projet*

Dans une logique actuelle et une vision véhiculée par certains promoteurs du contrôle de l'accessibilité et de sécurité, il devient fondamental d'étudier les relations entre logements et espaces publics. Il est ainsi important de favoriser les connexions entre espaces publics et privés. Selon Eva Samuel, les espaces communs semblent, aujourd'hui de façon générale, perdre l'usage qui a permis leur désignation, c'est pourquoi il est nécessaire de travailler ces espaces afin d'en faire des lieux de vie du quartier et pas uniquement des lieux de passage.



*La recherche d'une intégration architecturale et paysagère dans le tissu urbain existant*

Afin d'assurer une continuité du tissu urbain, une augmentation progressive de la hauteur est prévue et permet la construction d'un quartier dense au moyen de bâtiments allant jusqu'au R+6 le long de la rue Daniel Mayer, sans provoquer de rupture par rapport aux pavillons de l'environnement immédiat du périmètre de la ZAC (cf. figure 21 p.74).



**Figure 21 : Organisation des hauteurs des bâtiments**

Source : Eva Samuel Architecte et Associés

L'enroulement d'échelles permet une variété des formes urbaines, organisées comme suit :

| Typologie de bâti        | SHON                  | Objectif  |
|--------------------------|-----------------------|---|
| Logements collectifs     | 50 000 m <sup>2</sup> | Créer une armature urbaine le long de la rue Daniel Mayer grâce à l'alignement des opérations sur le domaine public |
| Logements intermédiaires | 20 000 m <sup>2</sup> | Assurer une transition entre les deux typologies, notamment par un travail sur l'épaisseur des habitations          |
| Logements individuels    | 15 000 m <sup>2</sup> | Eviter un effet de frontière pour intégrer au mieux la ZAC dans le tissu urbain environnant                         |

**Tableau 11 : Variabilité des formes urbaines au sein de la ZAC de Monconseil**

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010

Des considérations liées au cadre de vie et à l'énergie sont également prises en compte. En effet, il est imposé aux logements collectifs orientés Nord/Sud d'être traversants pour assurer une luminosité satisfaisante dans les habitations. Au contraire, les logements intermédiaires sont plus larges car orientés Est/Ouest.



**Figure 22 : Principe d'enroulement**

Source : Eva Samuel Architecte et Associés





**Figure 23 : ZAC de Monconseil – Représentation 3D**

Source : Eva Samuel Architecte et Associés

#### *La volonté d'une mixité fonctionnelle*

Les bâtiments de l'axe principal, la rue Daniel Mayer, doivent permettre la conversion de leur rez-de-chaussée en commerce ou service, imposée par une hauteur sous plafond de 3,50 m ainsi que le redimensionnement de ceux-ci.

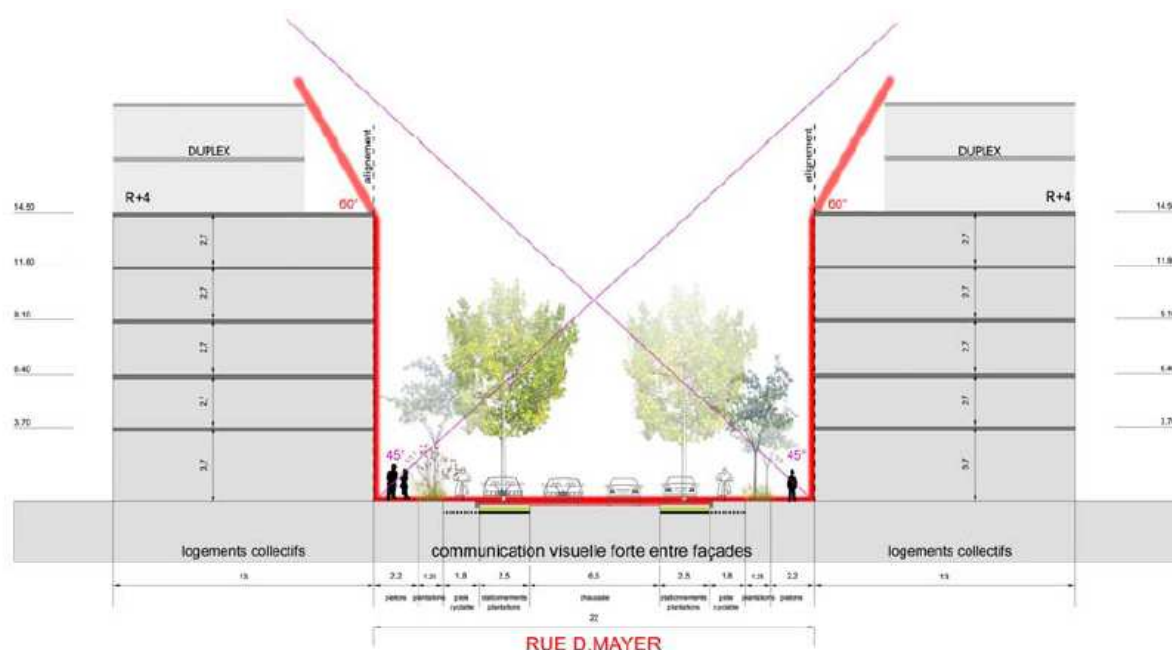
#### *Limite*

Il est peut-être regrettable que le projet n'ait pas atteint une mixité fonctionnelle encore plus importante qui aurait pu conduire à la création d'une centralité plus forte. En effet, les 30 000 m<sup>2</sup> de terrains à vocation économique n'ont pas été répartis au sein de toute la ZAC mais rassemblés dans une seule zone, dès lors considérée comme monofonctionnelle.

#### *Redéfinir le rôle de la rue*

La rue Daniel Mayer a été rétrécie par rapport aux plans originaux qui prévoyaient une largeur de 32 m (cf. figure 24 p.76). La question fondamentale de ce que représente une rue au sein d'un quartier de vie nécessite d'être posée et étudiée.





**Figure 24 : Coupe de la rue Daniel Mayer**

Source : Eva Samuel Architecte et Associés

Une rue trop large représentant une rupture au sein du quartier, l'alignement d'arbres qui avait été planté a dû être enlevé. En effet, cette configuration aurait entraîné un effet de résidence plutôt qu'un renforcement de la cohésion du quartier.

La rue n'est pas uniquement un lieu de circulation, de passage, où une hiérarchie imposée par la notion de sécurité s'installe entre transports doux et motorisés ; elle est également un lieu de vie. Aussi, les entrées des habitations de la rue Daniel Mayer, axe principal de circulation du quartier de Monconseil au trafic le plus important, sont-elles situées le long de la rue. Au contraire, les entrées des espaces de stationnement ont été placées dans les rues latérales.

De plus, le Plan d'Aménagement de Zone impose l'alignement des façades sur la rue Daniel Mayer et une certaine continuité du bâti.

### 3.3.2.2.2. La mobilité

#### Les modes de circulation à l'échelle de la ZAC

##### *La voiture*

La place de la voiture est limitée grâce à une obligation de 80 à 100 % des places en sous-sols, en comptant une voiture pour 60 m<sup>2</sup> SHON pour les logements collectifs ou intermédiaires et deux places pour les habitations monofamiliales isolées ou regroupées avec l'obligation qu'une des deux places soit située dans un espace commun. Cette restriction devrait inciter les habitants à utiliser plus souvent les transports doux.

Des parkings extérieurs ont été installés pour les visiteurs mais sont de petites tailles et pensés de façon à ce que cet endroit soit réversible, par exemple qu'il soit transformé en parc. Des places sont également prévues le long de la rue Daniel Mayer, afin que les clients des commerces puissent se garer facilement.

Des places pour l'autopartage sont en projet. Selon les résultats du projet pilote en cours avec Tour(s)plus, cette alternative durable pourra être mise en place.



### ***Le vélo***

Au sein de l'écoquartier, le CCCT (Cahier des Charges de Cession des Terrains) impose pour les maisons individuelles que « les dimensions du garage permettent le stationnement aisé d'un vélo même en présence d'une voiture » et pour les habitats collectifs et les équipements publics des locaux à vélo doivent être prévus avec comme prescription un vélo pour deux logements. En plus de ces locaux, les promoteurs doivent également installer des arceaux en U devant les entrées des bâtiments.

L'installation d'une antenne pour distribuer les Velociti est en projet.

### ***Les cheminements piétons***

Un maillage de cheminement de partage entre les piétons et les vélos sera mis en place afin que les usagers de l'écoquartier puissent se rendre facilement dans les quartiers voisins et dans les principaux établissements publics. La ZAC peut être traversée du nord au sud et de l'est à l'ouest par les piétons et les cyclistes, les cheminements intégrant des espaces verts.

Cette continuité de cheminements se fait également sur les terrains privés grâce à une servitude de passage qui est étudiée avec les promoteurs lors de la phase d'élaboration des projets.

## **L'intégration du quartier dans les réseaux de transports existants**

### ***Les axes routiers***

L'écoquartier est desservi par deux grands axes majeurs routiers, tous deux rejoignant Tours Sud, soit par le pont Mirabeau (avenue Maréchal Juin), soit par le pont Wilson (Avenue Maginot). A la sortie du pont Mirabeau se trouve la bretelle d'autoroute de l'A11 qui permet de contourner Tours par l'Est.

### ***La desserte par les bus***

Trois lignes de bus desservent actuellement le quartier de Monconseil.

- La ligne 56 possède deux arrêts situés à l'ouest de l'écoquartier. Cette ligne se dirige au nord vers Langennerie (en passant par la Dame d'Oé et Chanceaux-sur-Choisille) et au sud vers Anatole France (centre de Tours).
- La ligne 2 (A et B) dessert à l'ouest le pôle santé Alliance et le Lycée Choiseul, tandis qu'elle se poursuit au nord soit vers Saint-Avertin en passant par la gare de Tours, soit vers Chambray-lès-Tours en passant par la gare, l'université de Grammont, l'hôpital et se termine au pôle santé Vinci. Les arrêts de cette ligne sont localisés à l'est du quartier.
- La ligne 10 se dirige au Nord-ouest vers le lycée Choiseul et au Sud vers le centre de Tours.

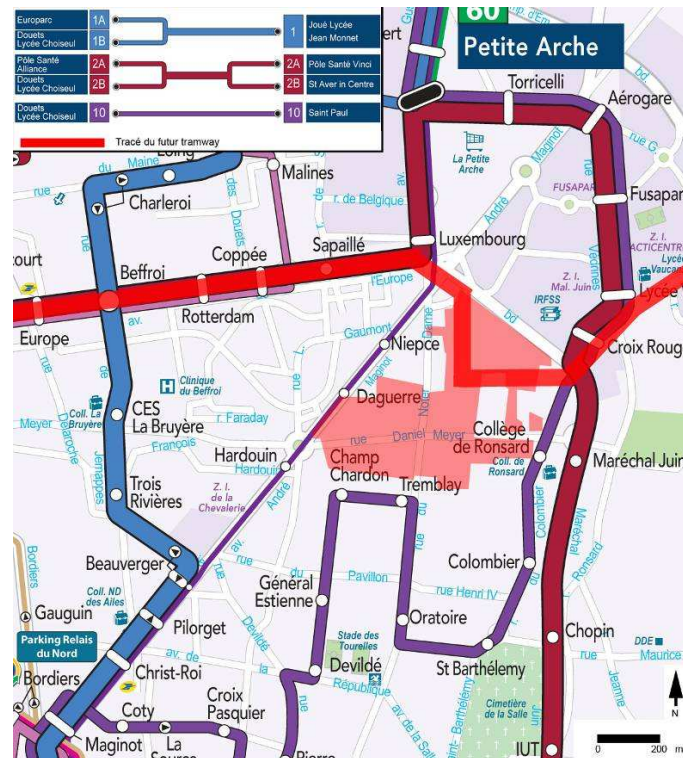
Deux lignes de bus viendront renforcer cette offre, une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui empruntera l'avenue du Maréchal Juin à l'est de la ZAC (dessert le centre de Tours puis Chambray-lès-Tours) et une autre ligne qui traversera le quartier de Monconseil sur la rue Daniel Mayer.

### ***La desserte par le tramway***

En plus de ces lignes de bus, une ligne de tramway desservira la ZAC de Monconseil. Élément déterminant ayant conduit à la dénomination d'« écoquartier », ce nouveau mode de transport dans l'agglomération de Tours représente un moyen fondamental pour désenclaver ce quartier. Le tracé initial du tramway a notamment été prolongé jusqu'à la ZAC pour intégrer cet espace.

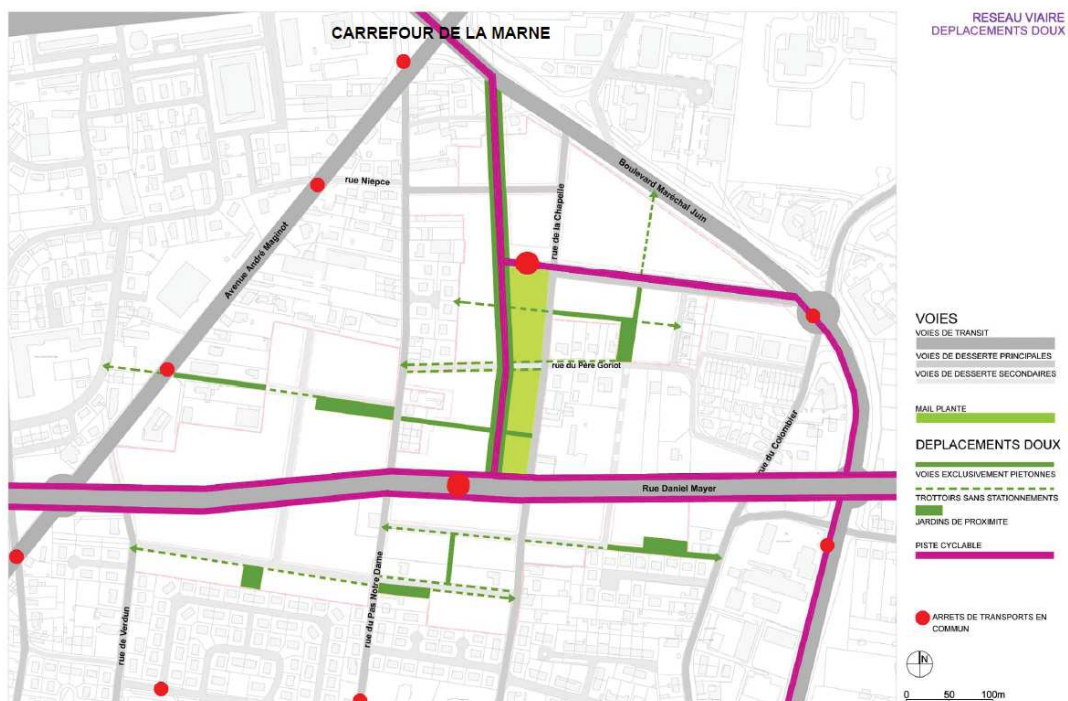


Entre les grands axes routiers, les bus et le tramway, l'écoquartier de Monconseil est bien desservi. Les habitants peuvent facilement se rendre dans le centre-ville, en voiture ou en utilisant les modes de transport doux. Ils peuvent également aller par les transports en commun dans les communes voisines (Saint-Avertin, Chambray-lès-Tours, La-Dame-d'Oé...) et sur les sites importants (gare, pôles de santé, universités, lycées...).



**Figure 25 : Bus et tramway desservant la ZAC de Monconseil**

Source : Eva Samuel Architecte et Associés



**Figure 26 : Réseaux viaires et de déplacements doux**

Source : Eva Samuel Architecte et Associés



A l'échelle du quartier comme à celle concernant l'intégration de celui-ci dans le tissu urbain, l'écoquartier de Monconseil est bien inséré dans les réseaux de transport et privilégie les modes de transports doux (tramway, bus, piste cyclable, cheminement piétons.), ce qui représente un atout pour les habitants de ce quartier.

Cependant, malgré les efforts pour diminuer la place des voitures et rendre plus agréables les espaces piétons, nous pouvons nous demander si les habitants arriveront à s'approprier l'écoquartier dans sa globalité. En effet, la rue Daniel Mayer semble à première vue scinder le quartier en deux. De plus, cette rue peut devenir un axe privilégié pour passer de l'avenue Maginot à l'avenue Maréchal Juin en évitant le carrefour de la Marne ce qui engendrerait un passage important de véhicules et nuirait au cadre de vie des habitants.

### ***Le réseau cyclable***

Le quartier de Monconseil s'inscrit dans le plan de déplacement de l'agglomération. Il est desservi par trois pistes cyclables dont l'une passe à l'intérieur du quartier (rue Daniel Mayer).

### **3.3.2.3. D'autres réflexions intégrant le développement durable**

L'intégration du développement durable s'observe également dans la ZAC de Monconseil au travers d'autres thématiques.

### ***Des efforts dans le domaine de l'énergie***

Le CCCT précise dans son annexe 5, relative aux préconisations en matière de développement durable, que les opérations doivent obtenir la Labellisation CERQUAL « Habitat & Environnement », c'est-à-dire satisfaire six des sept critères –chantier propre, choix des matériaux, eau, confort et santé, management environnemental, énergie, gestes verts – les trois derniers étant obligatoires.

Les constructions doivent atteindre un objectif de performance d'au moins 10% en dessous du niveau de celle de la Réglementation Thermique 2005<sup>44</sup>. Certains promoteurs dépassent les -10% et l'OPAC de Tours affiche -20% pour ses maisons bioclimatiques à ossature bois BBC (Bâtiments Basse Consommation). De plus, les futurs bâtiments de la zone d'activité devront être BBC au minimum.

Pour les besoins de chauffage, l'ensemble des projets ont recours à l'électricité et/ou au gaz, le CCCT encourageant le recours à l'énergie solaire pour la production d'eau chaude. Malgré ces incitations, il peut être cependant regrettable qu'un système de chauffage commun à l'ensemble de la ZAC n'ait pas été mis en place.

### ***La gestion des eaux pluviales***

Afin de préserver l'environnement, la ZAC de Monconseil s'est donnée comme objectif de limiter les débits des rejets d'eaux pluviales. Dans un premier temps, cet objectif permet de conserver la performance des réseaux (en limitant l'augmentation du débit) et dans un second temps de restreindre la pollution (l'eau rejetée doit être traitée). Pour atteindre la qualité environnementale voulue, il est nécessaire d'installer des bassins enterrés ou des noues paysagères, le choix étant laissé à la maîtrise d'ouvrage. Cependant, qu'il soit public ou privé, le projet choisi doit être accepté par les services techniques de la ville.

---

<sup>44</sup> RT2005 : exigence d'isolation de l'ordre de 10% sur les déperditions par les parois et les baies et de l'ordre de 20% sur les déperditions par les ponts thermiques (MEEDM).



La collecte et le stockage pour la réutilisation des eaux de pluie ne sont pas imposés aux constructeurs mais sont vivement recommandés dans le CCCT. Il est préconisé d'installer des récupérateurs d'eaux pluviales afin de limiter l'utilisation de l'eau potable. Le gymnase, dont l'eau récupérée par son toit végétalisé servira à arroser les espaces verts du jardin central, en est un exemple.

### *La gestion des déchets*

L'écoquartier de Monconseil sera équipé d'un système de déchets économe en CO<sub>2</sub> et en espace. La ZAC comporte vingt-cinq points de collecte comportant des conteneurs enterrés à trois flux (verres, emballages ménagers, ordures ménagères) et une sonde qui indique le niveau de remplissage de chacun des composants. Le ramassage des ordures ne s'effectue que lorsque les conteneurs sont pleins, ce qui limite le passage des camions (moins de CO<sub>2</sub> rejeté et moins de nuisances sonores).

Dans chaque habitation, un bac de tri sélectif est offert par Tour(s)plus et un guide du geste vert est donné par les promoteurs (exigences de la labellisation H&E) aux nouveaux arrivants. De plus, des ambassadeurs du tri viendront sensibiliser les habitants.

Les ordures des jardins publics sont compostées et il existe également la présence de composts dans des opérations privées.

### **3.3.2.4. Etat d'avancement de la ZAC de Monconseil**



**Photographie 8 : Communication : plusieurs panneaux de ce type sont placés dans le quartier en construction**

Source : P. PAGE, février 2010





**Photographie 9 : Gymnase en construction – premier plan : jardin central**

Source : P. PAGE, février 2010



**Photographie 10 : Rue Daniel Mayer : une des premières opérations terminées**

Source : P. PAGE, février 2010



### 3.3.3. Bilan et analyse du projet de Monconseil au regard de la durabilité

| Projet            | Atouts  | Faiblesses  |
|-------------------|---|---|
| ZAC de Monconseil | Bonne insertion architecturale et paysagère dans le tissu urbain environnant                        | La rue Daniel Mayer semble scinder le quartier en deux.   |
|                   | Bonne desserte en transport (grands axes routiers et nombreux accès aux transports en commun)       | La rue Daniel Mayer correspond à un raccourci entre deux grands axes qui risque d'engendrer une circulation importante au sein du quartier. |
|                   | Incitation aux mobilités douces (tramway, bus, pistes cyclables, cheminements piétons...)           | La voiture aurait pu être limitée davantage dans la ZAC pour inciter aux mobilités douces.  |
|                   | Mixité sociale et fonctionnelle (rez-de-chaussée convertibles habitat/commerce)                     | Mixité fonctionnelle : la zone de 3 ha pour l'économie aurait pu être répartie sur plusieurs espaces.                                       |
|                   | Système de gestion des eaux pluviales et des déchets  |   |
|                   | Projet économiquement viable  | Influence de la situation économique globale  |
|                   | La réglementation thermique de la ZAC impose une performance plus élevée que la RT 2005 en vigueur. | La ZAC aurait pu être chauffée par un système commun.   |

**Tableau 12 : Atouts et faiblesses du projet de la ZAC de Monconseil au regard de la durabilité**

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010

Le projet de la ZAC de Monconseil a évolué tout au long de son avancement. Ce quartier a été réalisé de façon à intégrer la notion de durabilité au cours de l'élaboration de son projet, par la prise en compte des thématiques liées à l'énergie, aux déchets, à l'eau, aux mixités sociale et fonctionnelle...

Deux points forts se dégagent dans cet écoquartier concernant la prise en compte du développement durable :

- la qualité des formes urbaines, notamment grâce au principe d'enroulement qui permet une intégration architecturale et paysagère tout en assurant une densité importante
- la réflexion sur la mobilité et l'accessibilité de la ZAC, entourée d'axes routiers structurants, desservies par le tramway et le bus et insérée dans le réseau de pistes cyclables et de cheminements piétons existants.

Cependant les limites de l'intégration du développement durable dans ce projet s'observent à travers :

- la concentration des activités économiques, probablement tertiaires, en un unique espace
- l'importante circulation sur la rue Daniel Mayer, raccourci entre les deux axes structurants délimitant la ZAC.



### 3.4. Le centre historique de Tours

*Dans une ville comme Tours, le PSMV est un outil très performant de développement durable dans la mesure où son application au quotidien se fait dans un esprit de respect du passé et d'ouverture vers l'avenir, en considérant que le patrimoine ancien a été moderne à son époque, que ce qui nous est parvenu a survécu à de multiples épreuves et que ce sont sans doute les éléments les plus intéressants qui ont été épargnés et qui dans ce fait méritent notre attention. Il importe à notre génération d'apporter le meilleur soin à l'expression d'une architecture de notre temps et qui vienne s'inscrire au mieux dans le tissu vivant de la cité.* (Michel Dollfus, Architecte des Bâtiments de France)

Dans les années 1950, le concept de rénovation urbaine consistait à détruire des îlots entiers pour en reconstruire des nouveaux dans le seul souci de lutter contre l'insalubrité ; il s'agissait alors d'agir selon des principes purement hygiénistes. Ces îlots étaient donc en rupture totale, tant sur le plan architectural qu'organisationnel, avec les îlots détruits : le patrimoine vernaculaire laissait la place à des logements neufs sans âme et les petites rues piétonnes qui serpentaient dans le quartier étaient remplacées par de larges rues droites.

A la fin des années 1970, ce mode d'agir est devenu obsolète. Le souci de sauvegarder les quartiers anciens, le désir d'améliorer le bâti en général et le début du désir de régulation de la voiture en ville ont fait évoluer la situation.

Ainsi après les Trente Glorieuses, on passe d'une rénovation en profondeur (interventions spatiales, restructurations viaires, mixité dans les logements) à une rénovation plus superficielle, intégrant l'existant, qui se soucie de l'histoire et qui respecte l'identité du lieu (réimplantation de la végétation, travail sur les espaces publics, piétonisation). En somme, on s'intéresse à l'évolution de la ville sur elle-même: renouvellement et réhabilitation.

Dans les années 2000, les actions de requalification des quartiers anciens dégradés sont revues de façon globale notamment pour lutter contre les « marchands de sommeil » et la gentrification des centres.

De plus, à première vue, patrimoine et développement durable, qui font aujourd'hui consensus, participent de la même logique : il s'agit de mieux articuler le temps présent des sociétés à leur passé et leur avenir, dans une logique de transmission et de solidarité intergénérationnelle.

Mais ce qui différencie ce mode d'agir avec celui d'aujourd'hui, c'est la prise en compte de l'environnement dans les actions. Le bilan énergétique, les rejets de CO<sub>2</sub>, la préservation de la biodiversité... font partie intégrante des nouveaux processus de réhabilitation ; il y a des normes à respecter, les dispositifs réduisant la place de la voiture en ville sont de plus en plus présents. Par ailleurs, il existe un réel souci d'implication de la population dans les actions menées. De plus, l'information et la concertation sont de plus en plus développées.

Notre étude sur le secteur sauvegardé de Tours s'attachera à montrer comment les principes actuels du développement durable ont été pris en compte dans un secteur à forte valeur patrimoniale. Les outils qui ont été mis en place à l'origine pour sauvegarder le patrimoine, respectaient ainsi plusieurs dimensions du développement durable, sans que cette notion existe à l'époque.



### 3.4.1. Le secteur sauvegardé de Tours et son Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur

#### 3.4.1.1. Contexte historique de la mise en place du PSMV de Tours

La mise en place du PSMV de la ville de Tours sur une superficie de 90 ha en Novembre 1973 est le fruit d'une volonté politique forte issue d'un contexte de plus en plus préoccupant.

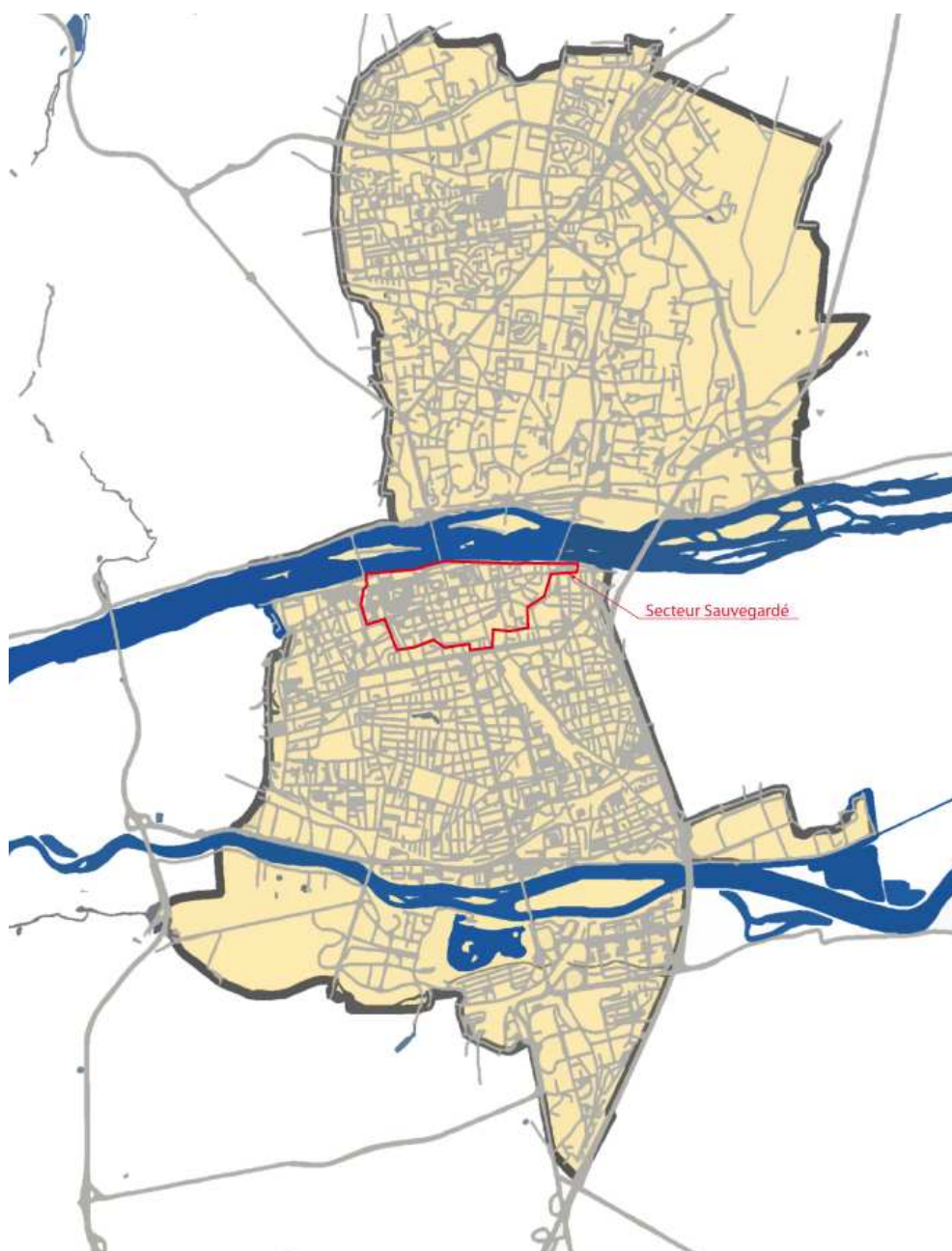


Figure 27 : Carte de localisation du secteur sauvegardé de Tours

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010



***Le contexte<sup>45</sup>***

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, le centre historique de Tours est marqué par un nombre important de logements insalubres et de commerces fermés témoignant l'inactivité du quartier. Ce mouvement de dégradation s'est accompagné d'une paupérisation de la population. Cet état d'abandon s'explique notamment par le manque de moyens des propriétaires, des loyers pratiqués (loyers beaucoup trop faibles pour payer l'impôt foncier et faire exécuter d'importantes réparations de couverture et de ravalement notamment) et l'indifférence et/ou l'inertie des pouvoirs publics. Le développement de la ville s'est alors orienté vers le Sud, grâce notamment à la mise en place d'édifices emblématiques tels que la mairie et la gare, et à la construction de nouveaux quartiers aux alentours. Le centre-ville s'est alors progressivement dépeuplé et le secteur sauvegardé a perdu plus de 41% de sa population entre 1962 et 1990.

|                    | 1962    | 1975    | 1990    |
|--------------------|---------|---------|---------|
| Secteur sauvegardé | 21 551  | 14 030  | 12 540  |
| Tours              | 107 844 | 140 686 | 129 506 |
| Agglomération      | 170 863 | 245 631 | 271 992 |

**Tableau 13 : Population du secteur sauvegardé et de la Ville de Tours entre 1962 et 1990**

Source : PSMV de Tours, 1998

Les guerres ayant paralysé tous les projets, les problèmes d'hygiène et d'insalubrité étaient de plus en plus présents. A la reprise des réflexions, l'état de désuétude du quartier laissait entrevoir une unique solution : démolir intégralement la zone et entamer une grande vague de reconstruction. Ainsi, la Société Centrale d'Equipement du Territoire a présenté un projet de rénovation totale prévoyant la démolition de la vieille ville selon l'axe historique qui longe la Loire d'Est en Ouest. Ce projet prévoyait l'élargissement des rues, la création de parkings et de jardins intérieurs, la construction de nouveaux immeubles parallèles aux rues et limités à cinq étages et surtout la construction de tours de quinze étages pour ponctuer l'intérieur des îlots. Jean Royer, alors maire de la commune, refusa ce projet baptisé « rénovation bulldozer » et décida en 1959 de préserver le vieux centre dans un double objectif : sauvegarder le patrimoine et reloger une grande part de la population. En collaboration avec l'architecte Pierre Boille et de manière officieuse, avec le ministère de la construction, l'équipe municipale travaille sur une alternative à la rénovation totale.

Un Plan de Rénovation Immobilière (qui relevait alors exclusivement de la tutelle du Ministère de la Construction) est alors créé permettant ainsi la réalisation de la première phase de sauvegarde du Vieux Tours. Sa création, sur une superficie de 9 ha, le 1<sup>er</sup> Décembre 1961, fonde la singularité de la sauvegarde des quartiers anciens de la ville puisque Tours est la seule ville française, à cette période, à opter pour un périmètre de restauration immobilière. Suite à la décision du Conseil Municipal de revitaliser socialement et économiquement le centre ancien par une rénovation, les immeubles sont sondés pour identifier les bâtiments à adémolir, moderniser les autres et reconstruire progressivement le quartier.

Des dispositions législatives sont ensuite mises en place aboutissant, le 4 Août 1962, à la loi Malraux sur les secteurs sauvegardés. Deux outils d'urbanisme spécifiques pour protéger et restaurer les quartiers anciens sont alors mis en place : le secteur sauvegardé et le périmètre de restauration immobilière. En 1983, le PSMV de la ville de Tours est approuvé afin de faire converger la rénovation, la restauration et la réhabilitation autour d'un même document. Il a depuis été modifié 3 fois : en 1986, en 1992 et en 2001.

<sup>45</sup> *Le secteur sauvegardé a 30 ans : 1973-2003*, service urbanisme et patrimoine de la ville de Tours.



### ***Les acteurs et outils mis en place autour du PSMV***

Afin d'opérer la rénovation du centre ancien de Tours, quatre sociétés ont été créées : SEMAVIT (Société d'Economie Mixte d'Aménagement de la Ville de Tours), SEMIVIT (Société d'Economie Mixte d'Immobilier de la Ville de Tours) et la STHLM (Société HLM). Les opérations de rénovation ont été confiées à ces quatre organismes juridico-administratifs. Ces opérations regroupaient différents types d'actions telles que l'aide aux ravalements, l'aide à l'implantation de l'artisanat, la mise aux normes des réseaux, la réutilisation du patrimoine, l'archéologie, et des OPAH sur les secteurs Plumereau – Place de la Victoire, Colbert et Sellerie – Palissy. En mars 1983, Jean Royer a créé un poste d'adjoint chargé du secteur sauvegardé. Depuis la décentralisation, le PSMV est le seul document élaboré par l'Etat. Il relève de la gestion de l'ABF et du service d'urbanisme de la ville à travers l'instruction des demandes d'autorisation d'occupation des sols (permis de construire, permis de démolir, déclaration de travaux...). La révision de ce document est donc une procédure lourde qui nécessite l'accord conjoint des Ministères de la Culture et de l'Equipeement et une décision du Conseil d'Etat.

| ETAPES   | ACTEURS   |
|--|---|
| <b>Intention de créer le Secteur sauvegardé</b>  | Commune, EPCI   |
| <b>Lancement des études</b>  | Préfecture + ABF + DRAC                                       |
| <b>Etudes préalables : inventaire du patrimoine, analyse des enjeux et délimitation du secteur</b> | Chargé d'étude + DRAC + commune/EPCI                          |
| <b>Création du SS par arrêté et délimite le secteur sauvegardé</b>                                 | Préfecture du département                                     |
| <b>Choix d'un opérateur chargé des études</b>  | DRAC + SDAP : mise en place d'un CC                           |
| <b>Etude du PSMV :</b>   | DRAC + préfecture + SDAP + commune/EPCI                       |
| - Analyse du patrimoine urbain   | + chargé d'étude  |
| - Analyse du bâti  |   |
| - Etude des espaces non bâti   |   |
| - Analyse socio économique   |   |
| <b>Consultation de la commission locale du secteur sauvegardé (CLSS)</b>                           | Service déconcentré chargé de la mise en place du CLSS + CLSS |
| <b>Avis du conseil de la collectivité</b>  | Commune ou EPCI   |
| <b>Avis de la CNSS</b>   | Commission nationale des secteurs sauvegardés                 |
| <b>Enquête publique</b>  | Préfecture + commune + habitants                              |
| <b>Approbation par le préfet + CLSS + Commune</b>  | Préfecture + CLSS + Commune                                   |

**Tableau 14 : Les étapes principales de création d'un plan de sauvegarde et de mise en valeur**

Source : DRAC Bretagne, avril 2008

La mise en place d'un secteur sauvegardé et de son PSMV nécessitent un travail conjoint des différents acteurs. L'enquête publique est très importante dans le processus d'élaboration car elle peut remettre en cause le périmètre initial.



### 3.5.1.2. Les objectifs du PSMV

Les objectifs initiaux du PSMV de 1983 étaient de réanimer le cœur de la ville, de réintégrer le quartier dans l'agglomération, d'éviter le dépeuplement et la ségrégation et de permettre de retrouver « le sens de la ville » (épanouissement, échange). On y retrouvait toujours les conseils de Pierre Boille dictés par son réalisme et sa sensibilité :

*Ce quartier réformé [le quartier Plumereau] il faut le réintégrer dans la ville et cela implique un minimum de percements comme par exemple l'avenue des Tanneurs. Mais il faut aussi lui redonner une vie sans artifice. Pour cela il faut éviter la ségrégation : les loyers des appartements créés dans les immeubles anciens doivent donc se situer au niveau des loyers des HLM pour s'élever progressivement. Enfin pour lui donner toutes ses chances, il faut lui apporter un confort équivalent à celui du reste de la ville et notamment les mêmes réseaux d'assainissement. (Pierre Boille)*

La révision de 1992, appliquée à l'ensemble du secteur sauvegardé, visait à répondre à de nouveaux enjeux. Les principaux nouveaux objectifs étaient alors le renforcement et l'élargissement de la protection du patrimoine, la restructuration et le développement des axes structurants, le stationnement, la meilleure prise en compte des activités économiques et sociales et le maintien, voire l'augmentation de la population dans les quartiers anciens. Ce nouveau document semble avoir principalement donné satisfaction du point de vue de la remise en valeur du patrimoine et des espaces publics ainsi qu'à l'activité touristique qui s'est considérablement développée.

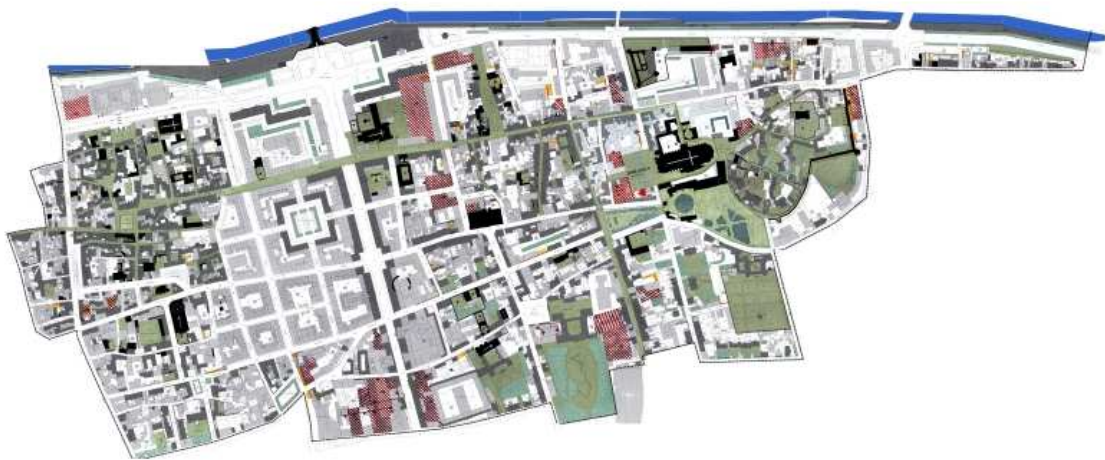


Figure 28 : Périmètre du secteur sauvegardé de la ville de Tours

Source : PSMV, 1998

On trouve aujourd'hui parmi les objectifs principaux du PSMV :

#### *Faire revivre l'entité urbaine ancienne*

- Intégrer le quartier à restaurer dans la vie de la cité par un urbanisme approprié
- Redonner vie au quartier en lui rendant ses caractères commerçant et résidentiel qu'il a perdus
- Diminuer le surpeuplement par la destruction des taudis de manière à apporter toutes les conditions de salubrité qui manquent actuellement
- Remettre en état des logements avec un niveau égal à celui des immeubles du reste de la cité.



***Aérer les îlots***

- Dans les zones de réhabilitation, les opérations consistent à démolir toutes les parties de construction rajoutées depuis l'origine et à restaurer les immeubles
- L'élimination des bâtiments sans valeur permet d'obtenir un ensoleillement et un prospect des bâtiments sans aucun rapport avec l'état actuel
- Ces démolitions permettent de diminuer la densité urbaine mais surtout la densité humaine, pour valoriser les éléments architecturaux.

***Préserver les voies anciennes et valoriser les places***

- Il n'est pas question d'un élargissement des voies de manière systématique
- Aération par ouverture des îlots compacts et des dégagements et des espaces verts où cela est possible
- Création de la place Plumereau par la destruction d'un îlot insalubre ; création d'axes en fonction des façades intéressantes.
- Interdiction de circulation dans les voies autour de la place Plumereau.

***Restaurer***

- Lavage à la brosse, le ravalement ne peut intervenir que dans des cas bien particuliers
- Récupérer les portes d'origine

**3.4.2. Les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH)**

Il nous a paru pertinent d'associer les OPAH et le PSMV. En effet, la préservation du patrimoine implique de conserver en l'état des bâtiments d'intérêt architectural ou culturel. Une des solutions pour permettre d'atteindre cet objectif est la réalisation d'OPAH.

Un approfondissement de la notion de durabilité par la patrimonialisation s'observe. Il pourrait cependant se traduire par un risque de sanctuarisation de la ville historique, mais l'introduction d'OPAH semble illustrer le contraire.

**3.4.2.1. Généralités sur les OPAH****3.4.2.1.1. Contexte et enjeux**

La rénovation urbaine est un enjeu majeur pour la prise en compte du développement durable dans les projets d'aménagement urbain; puisque 70% de la ville de 2050 est déjà construite (*Entretiens du Certu, février 2010*). Cette prise de conscience et l'intérêt pour l'habitat ancien date des années 1960 avec notamment la mise en place des secteurs sauvegardés. L'Etat a mis en place les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) afin de compléter les objectifs du secteur sauvegardé mais aussi pour développer un outil spécifique d'amélioration des logements.

L'objectif des OPAH est la modernisation progressive du parc privé de logements anciens tout en conservant sur place les populations modestes dans les meilleures conditions de confort. Les OPAH sont des outils permettant aux collectivités de réaliser des interventions concernant l'amélioration du tissu urbain (réhabilitation) afin de conserver un centre actif et économiquement



concurrentiel face aux zones d'activités commerciales de la périphérie. Leur but est également de rendre abordables les logements de certains secteurs géographiques de la ville par l'ensemble de la population, ce qui représente donc un enjeu de mixité sociale.

La mise en place d'une OPAH repose sur un partenariat pertinent entre les collectivités, l'Etat et l'ANAH (Agence Nationale de l'Habitat). Une OPAH est fondée sur un dispositif d'incitations auprès des propriétaires afin de déclencher des dynamiques privées de réinvestissement grâce à des subventions déterminées selon différents critères (cf. annexe p.161). Globalement on peut résumer les subventions de la manière suivante selon le statut de l'occupant :

- Les propriétaires occupants intéressés peuvent bénéficier de primes attribuées par la DDE, comme la PAH (Prime d'Amélioration de l'Habitat).
- Les propriétaires bailleurs peuvent recevoir des aides de l'ANAH lorsqu'ils acceptent de conventionner leur logement avec l'Etat, c'est-à-dire sous condition de mise en location ou en logement social du logement réhabilité. Cette aide est applicable sur une période de neuf ans avec déclaration des loyers dans les revenus fonciers. Les locataires bénéficient aussi de l'APL (Aide Personnalisée au Logement).

D'autres outils ont été créés pour répondre à des spécificités territoriales, techniques et sociales (cf. annexe p.161):

- Différentes déclinaisons des OPAH (rurales, urbaines, copropriétés dégradées)
- Programmes d'Intérêt Général (PIG)
- Programmes Sociaux Thématiques (PST).

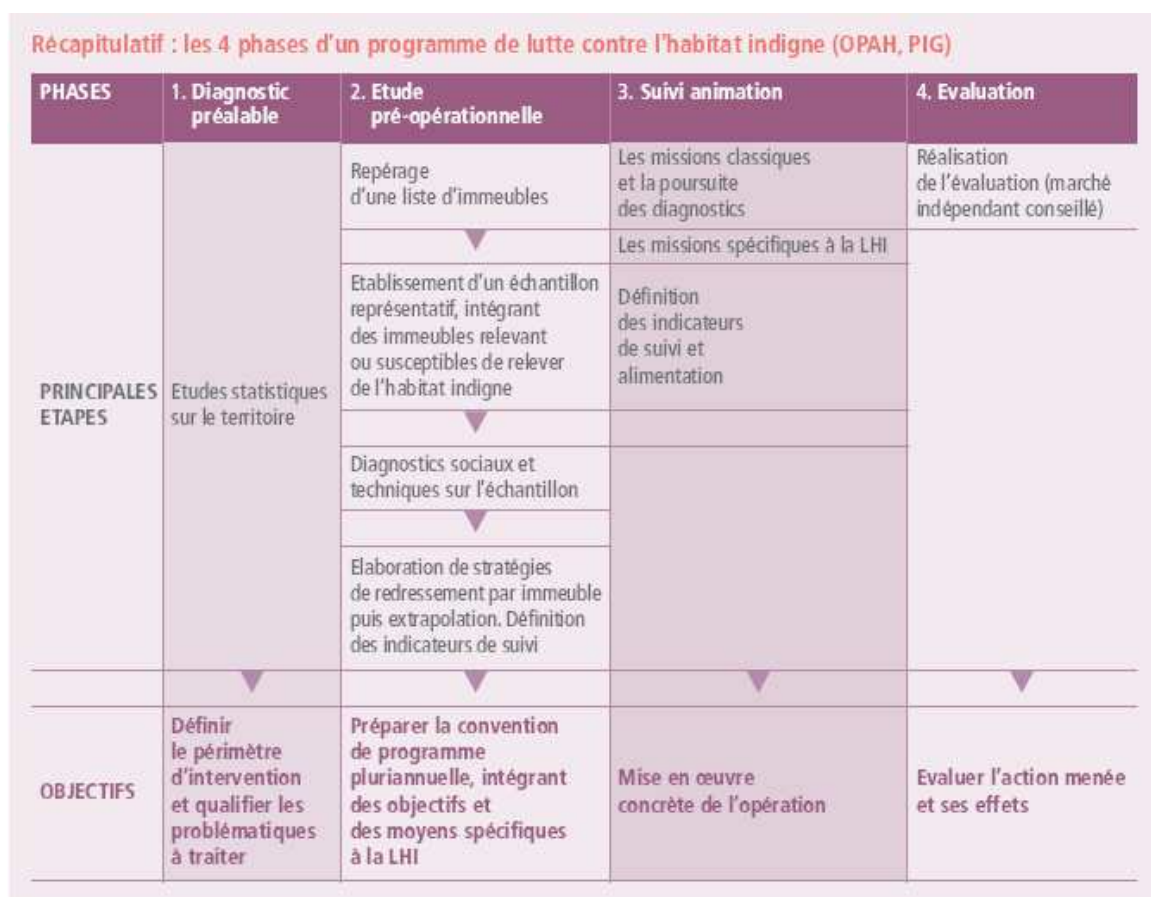
Ainsi, plusieurs secteurs de la ville de Tours, dont le centre-ville, ont bénéficié d'un traitement de qualité sans qu'ils ne soient pour autant clairement affichés « développement durable ».

#### **3.4.2.1.2. Les étapes d'une OPAH**

La mise en place d'une OPAH nécessite au préalable l'élaboration d'un **diagnostic** mené par la collectivité concernée pour identifier les besoins spécifiques de l'OPAH.

Suite à ce diagnostic, une étude plus détaillée sur les besoins du secteur d'étude doit être mise en place à travers une **étude pré-opérationnelle**. Cette étude définit les objectifs de manière quantitative et qualitative ainsi que les moyens financiers à mettre en œuvre. L'opérateur responsable peut être un bureau d'étude, un PACT (Protection Amélioration Conservation Transformation, mouvement associatif pour améliorer l'habitat)... L'opérateur doit procéder à des visites et des diagnostics afin de définir l'état général des ouvrages. A travers ce diagnostic complet, une stratégie spécifique à chaque logement ou à chaque îlot est mise en place en considérant les aspects techniques, sociaux et financiers. L'opérateur a une mission d'**animation**, c'est-à-dire qu'il doit mettre en œuvre de manière opérationnelle l'OPAH (aide au montage des dossiers, relogements, médiations, suivi des travaux). Enfin, la quatrième étape est l'**évaluation**.



**Figure 29- Synthèses des phases d'une OPAH**

Source : Guide méthodologique de l'ANAH, traitement de l'habitat indigne en opération programmée

L'OPAH bénéficie en général d'une convention de trois ans entre l'Etat, l'ANAH et les collectivités territoriales qui précise le périmètre géographique, les objectifs et le montant des aides financières.

### 3.4.2.2. Le développement durable dans les OPAH

#### 3.4.2.2.1. *L'aspect énergétique est très fortement pris en compte*

##### **Contexte**

Le Grenelle Environnement a identifié la précarité énergétique comme axe majeur d'intervention. Les logements concernés par les OPAH donnent généralement lieu à de fortes déperditions qu'il est nécessaire de maîtriser du point de vue de la lutte contre le changement climatique mais aussi du point de vue social car ces habitants disposent souvent de faibles ressources.

Ainsi, les OPAH ont intégré depuis peu un volet énergétique permettant d'optimiser et de contrôler la performance énergétique des logements.

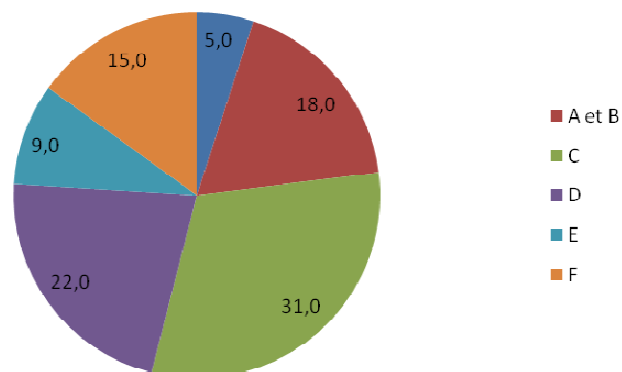
Le volet énergie des opérations est à l'initiative des élus : ils mettent en place les moyens financiers spécifiques et décident des aspects techniques (performances).



**Quelques chiffres<sup>46</sup> :**

- 31,4 millions de logements en France
- 75% des logements du parc privé ont été construits avant 1975 (date de la première réglementation thermique)

| % des logements | Millions de logement | Classe énergétique |
|-----------------|----------------------|--------------------|
| 5               | 1,57                 | A et B             |
| 18              | 5,65                 | C                  |
| 31              | 9,73                 | D                  |
| 22              | 6,91                 | E                  |
| 9               | 2,83                 | F                  |
| 15              | 4,71                 | G                  |



Source : ANAH, 2009

Une étude sur la performance énergétique de 1100 logements en OPAH montre que 55% du parc privé sur lequel l'ANAH intervient est en étiquette G. Plusieurs paramètres pèsent sur le niveau de consommation d'énergie :

- les caractéristiques techniques du bâtiment
- l'état des équipements
- l'environnement du logement
- les habitudes des habitants
- leurs moyens financiers
- les énergies utilisées.

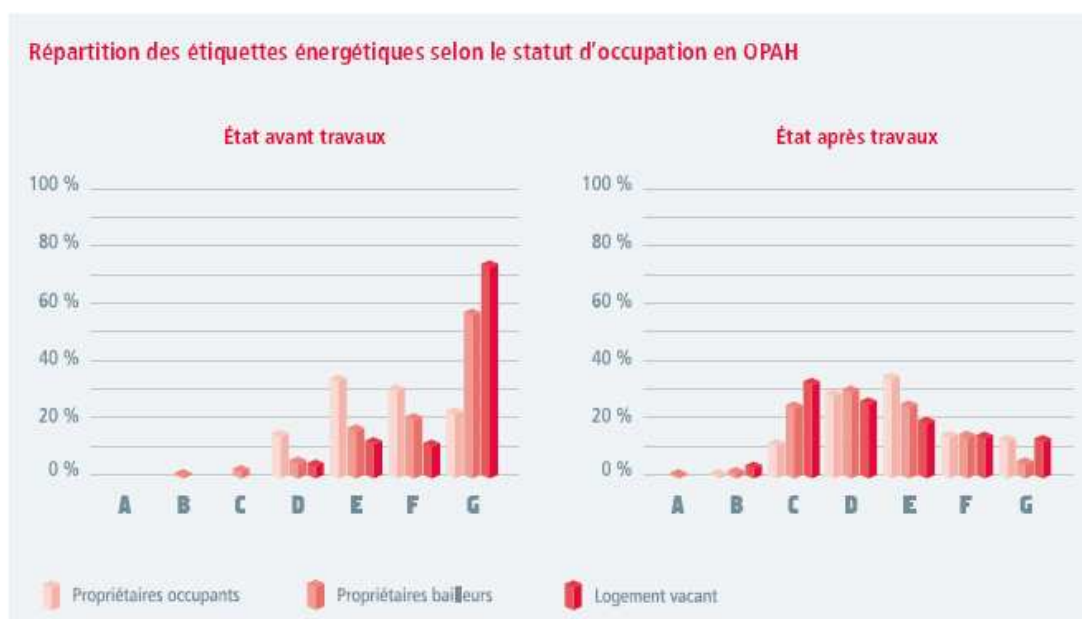


Figure 30 : Répartition des étiquettes énergétiques selon le statut d'occupation en OPAH en France

Source : Maîtrise de l'énergie, Guide méthodologique ANAH, 2009

<sup>46</sup> Julien Marchal, ANAH, 2008



### ***Etapas***

Un diagnostic préalable est réalisé. Il a pour objectif d'identifier la présence éventuelle de la problématique de la précarité énergétique et de l'habitat indigne sur le territoire.

Les éléments de connaissance, réunis via ces études, permettent de définir le périmètre d'intervention ainsi que le cahier des charges de l'étude pré-opérationnelle.

Il existe des règles mises en place par l'ANAH qui sont des éco-conditionnalités. Le contrat doit prévoir une maîtrise du couple loyer-charges (plafonnement des charges) et un niveau de performance énergétique à atteindre.

### ***Les subventions***

L'ANAH a mis en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009 des règles d'éco-conditionnalité qui consistent à subordonner l'octroi de subventions au respect de certaines normes environnementales.

Elle fixe désormais les subventions, sur la base d'une évaluation thermique avant et après travaux de manière systématique :

- Une sortie de la classe G du DPE (Diagnostic de Performance Energétique) est fortement encouragée et même exigée pour les propriétaires occupants et bailleurs réalisant plus de 25 000 € HT de travaux.
- Une éco-prime est mobilisable sous respect de conditions complémentaires.
- Une éco-prime de 1 000 € est mobilisable pour les propriétaires occupants qui réalisent au minimum 30% d'économies de charges énergétiques.
- Une éco-prime de 2 000 € est mobilisable pour les propriétaires bailleurs qui sautent au minimum deux classes du DPE et qui atteignent l'étiquette C ou D (selon les départements).

#### ***3.4.2.2. Thématiques peu ou pas abordées***

Les OPAH respectent les principes du développement durable :

- **Social** : maintien des personnes âgées à domicile, accessibilité aux PME, résorption de l'habitat insalubre
- **Environnement** : maîtrise/réduction des charges énergétiques
- **Economique** : remise sur le marché des logements vacants, traitement des eaux usées, intégration de la démarche de type AQE (Amélioration de la Qualité Environnementale)

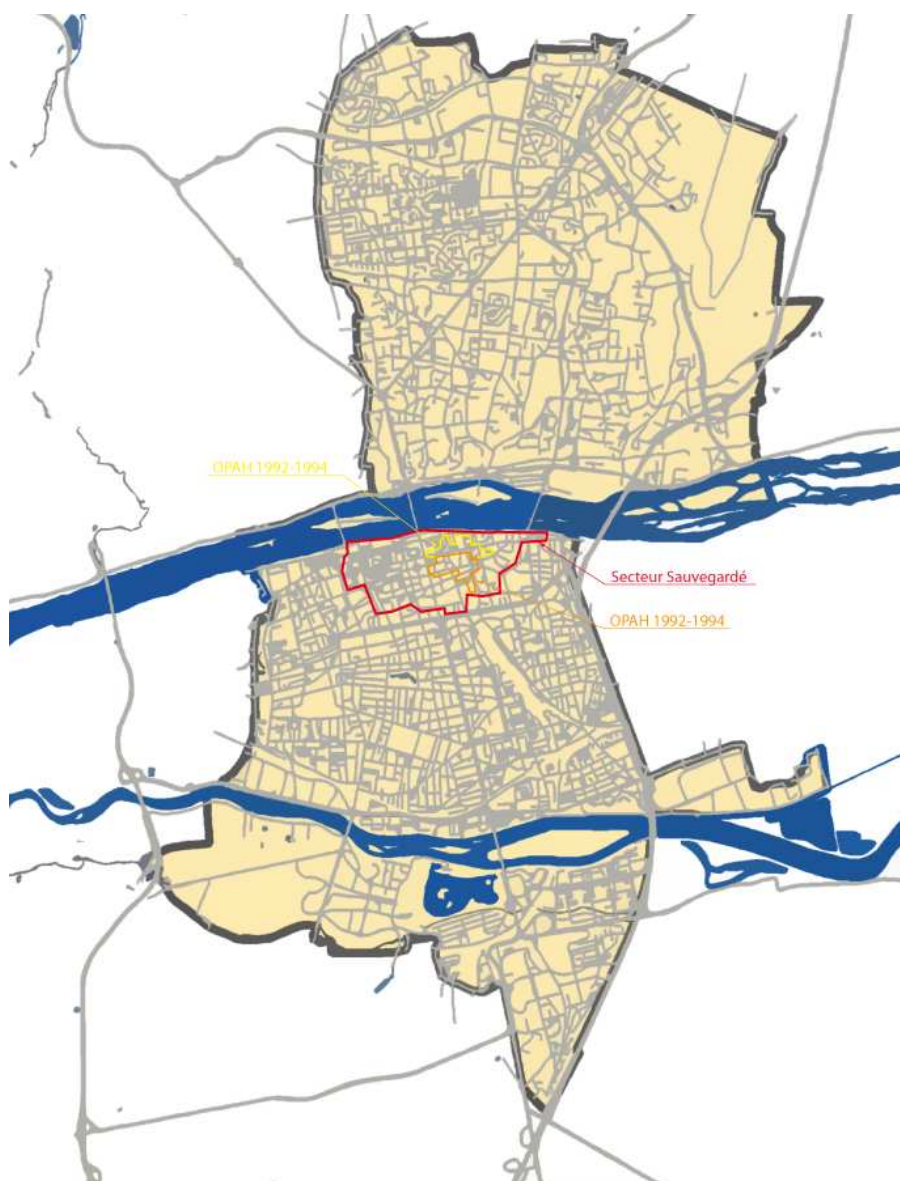
Cependant, on constate que le volet **environnemental** se réduit seulement au bilan énergétique des bâtiments et à l'isolation de ces mêmes bâtiments. Ainsi, tous les aspects de la maîtrise des déchets (chantier propre, quantité de déchets produits, déchets recyclés...), de taux d'imperméabilisation des sols, de réduction de la pollution... ne sont pas vraiment pris en compte dans l'OPAH elle-même.

De même, le volet social ne traite pas du cadre de vie, et le volet économique n'aborde pas la question de la mixité des fonctions. On observe également un problème récurrent : celui de la gentrification. En effet, lorsque l'on mise sur les résultats quantitatifs (réaliser un grand nombre de logements pour accroître la densité, rentabiliser les travaux, ramener plus de population...), la gentrification est inévitable. En revanche, quand on se concentre sur le volet social, la mixité des générations et des classes, on constate que les logements sont moins nombreux. Il semble alors difficile de concilier rénovation massive et conservation de la diversité générationnelle et sociale.



### 3.4.2.3. Quelques OPAH de Tours

#### *Localisation des OPAH étudiées*



**Figure 31 : Localisation des OPAH de Tours**

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010



### 3.4.2.3.1. OPAH Colbert-Cathédrale 1985-1989

Cette OPAH a été confiée à la Société Tourangelle d'HLM. Ce secteur, un ancien quartier situé sur l'axe historique de la ville de Tours, n'a pas reçu dans les années 1980 d'opérations significatives de réhabilitation ou de mise en valeur. Cette opération a débuté en 1985 et a été finalisée en 1989.

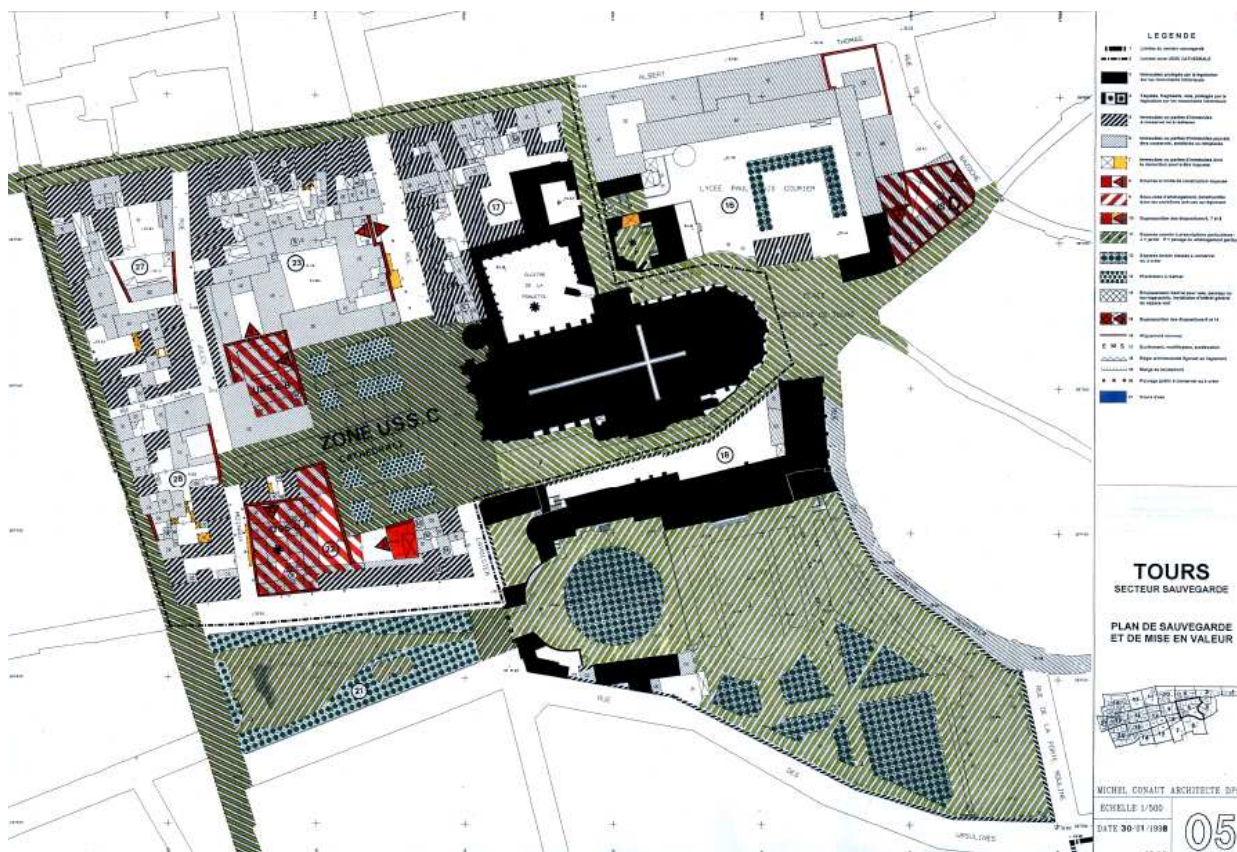


Figure 32 : Plan masse de l'OPAH Colbert-Cathédrale

Source : PSMV de Tours, 1998

#### Enjeux du site

L'étude pré-opérationnelle à travers son diagnostic a défini les cibles suivantes :

- améliorer le plus grand nombre possible de logements, en maintenant dans la mesure du possible la population actuelle.
- favoriser la diversité sociale et démographique par l'intervention d'organismes sociaux
- améliorer le cadre de vie des habitants et la qualité des espaces publics
- promouvoir le quartier sur plan commercial et touristique en moderniser les commerces en rez-de-chaussée

#### Objectifs quantitatifs

En plus des enjeux précédents, des objectifs quantitatifs ont été établis : réhabiliter 180 logements appartenant à des propriétaires privés dont 120 logements destinés à la location et 60 pour les propriétaires occupants.



### **Financement**

La ville de Tours s'est engagée à mettre en place une équipe opérationnelle de suivi dont le budget est financé à 75% par la collectivité territoriale et le reste par le ministère de l'urbanisme et du logement. Le montant total du suivi était de 1 100 000 F.

Durant la durée de l'OPAH, l'ANAH a accordé un montant total de 825 000 F et réparti de la manière suivante :

| <i>Année</i> | <i>Montant accordés par l'ANAH</i> |
|--------------|------------------------------------|
| 1985         | 262 500 F                          |
| 1986         | 273 750 F                          |
| 1987         | 288 750 F                          |

**Tableau 15 : Répartition prévisionnelle de l'OPAH Colbert-Cathédrale**

Source : Rapport ANAH, 1985

L'ANAH s'est engagée pour l'amélioration des 120 logements locatifs à accorder un budget global de 8 860 000F.

### **Résultats quantitatifs**

- Concernant les 60 PAH<sup>47</sup> initiales, seulement 13,6% ont été accordées
- Seulement 14 logements locatifs sur les 120 prévus initialement ont été réhabilités
- Aucun logement n'a été réhabilité sur les 60 logements appartenant à des propriétaires occupants.

#### **3.4.2.3.2. OPAH Scellerie-Palissy 1992-1993-1994**

### **Contexte**

Suite à la précédente OPAH n'ayant pas eu les résultats escomptés et compte tenu de la pression du marché locatif, il est apparu suite à l'étude pré-opérationnelle une importante exclusion des candidats locataires aux revenus modestes.

### **Objectifs**

La ville a mis en place deux types d'objectifs :

- Travaux d'amélioration :
  - Réaménagement de nombreuses rues
  - Réaménagement du parking et square Prosper Mérimée
- Travaux de réhabilitation
  - Réhabilitation de 140 logements dont 30 destinés à des propriétaires occupants et 110 à des propriétaires bailleurs

<sup>47</sup> PAH : Prime à l'Amélioration de l'Habitat, depuis 2002 cette aide n'existe plus elle est remplacé par les subventions de l'ANAH.



### Financements

La ville de Tours a mis en place une équipe opérationnelle chargée de l'animation et du suivi de l'OPAH. Elle a financé 79% du coût de l'OPAH, 21% étant à la charge de l'Etat.

| <i>Année</i> | <i>Montant accordé par l'ANAH</i> |
|--------------|-----------------------------------|
| 1992         | 1 300 000 F                       |
| 1993         | 1 500 000 F                       |
| 1994         | 1 500 000 F                       |

**Tableau 16 : Répartition prévisionnelle de l'OPAH Scellerie-Palissy**

Source : Rapport ANAH, 1985

Les subventions accordées étaient de 35% par rapport au budget des travaux pour logements conventionnés et de 25% pour logements non conventionnés

### Résultats

Comme l'OPAH précédente, les résultats au terme des quatre années sont peu satisfaisants. En effet, peu de travaux d'amélioration ont été réalisés et seules deux rues ont été réorganisées. Concernant les logements il y a eu peu de réhabilitation mais de nombreuses opérations de ravalement de façades.

#### 3.4.2.3.3. OPAH ville de Tours, 1998-2001

Cette OPAH thématique s'inscrit sur l'ensemble du périmètre de la ville de Tours. L'étude et le suivi de l'OPAH ont été effectués par la PACT ARIM d'Indre-et-Loire. En 1995, le Conseil Municipal lance une étude pré-opérationnelle sur les logements vacants afin de déterminer les conditions de réutilisation des logements vacants des propriétaires privés.

### Objectifs

Suite à différentes études réalisées en 1996 et 1997, les élus ont décidé d'engager une OPAH thématique afin de créer des logements plus grands. En effet, les familles tourangelles ne peuvent se loger dans le centre de Tours.

D'un point de vue quantitatif, cette OPAH devait permettre de remettre sur le marché locatif privé environ 120 logements de grande taille dont 60 conventionnés et 60 à loyers libres.

### Financements

| <b>Financeurs</b> | <b>Taux de subvention<br/>option loyer libre</b> | <b>Taux de subvention<br/>option loyer conventionné</b> |
|-------------------|--|---|
| ANAH              | 25 %   | 40 %  |
| Ville de Tours    | 6 %  | 12 %  |
| Région Centre     | 0 %  | 12 %  |
| Total             | 31 %   | 64 %  |

**Tableau 17 : Les différents financeurs de l'OPAH ville de Tours**

Source : Bilan définitif PACT Indre et Loire, 2001



**Résultats quantitatifs**

|                                   | Résultat | Objectif |
|-----------------------------------|----------|----------|
| Nombre total de logements         | 127      | 120      |
| Nombre de logements conventionnés | 34       | 60       |

**Tableau 18 : Nombre de logements conventionnés de l'OPAH ville de Tours**

Source : Bilan définitif PACT Indre et Loire, 2001

**3.4.3. Le secteur sauvegardé et les OPAH : un ensemble en cohérence avec le développement durable ?****3.4.3.1. Les atouts et les faiblesses du secteur sauvegardé et des OPAH au regard du développement durable**

| Thématiques     | Atouts  | Faiblesses   |
|-----------------|---|--|
| Patrimoine      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- restauration et mise en valeur de qualité de nombreuses habitations (ravalements façades + OPAH)</li> <li>- encouragement de l'initiative privée dans la restauration</li> <li>- mise en valeur du patrimoine stimule le tourisme</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- tendance à la muséification du secteur protégé</li> </ul>   |
| Tourisme        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- aménagement des ensembles culturels : musées et monuments</li> <li>- actions culturelles : Tours ville d'Art et d'Histoire, mise en place de circuits touristiques</li> </ul>  |  |
| Espaces publics | <ul style="list-style-type: none"> <li>- aménagement de nombreux espaces publics (rues, places) notamment dans le quartier Plumereau</li> <li>- espaces publics plus ouverts au piéton : piétonisation importante</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- problèmes de circulation automobile dus à la piétonisation</li> </ul>   |
| Démographie     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- stabilisation démographique</li> <li>- disparition du surpeuplement</li> <li>- forte concentration des 20-25 ans : population dynamique qui s'approprie le quartier</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- migration des couches sociales défavorisées et étrangères vers la périphérie</li> <li>- disparition des familles nombreuses</li> <li>- diminution du nombre de personnes au m<sup>2</sup></li> <li>- gentrification</li> <li>- faible proportion de moins de 15ans</li> </ul> |



|                                       |   |   |
|---------------------------------------|---|---|
| Logement                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- forte diminution des logements insalubres</li> <li>- création de petits logements</li> <li>- Amélioration énergétique des logements</li> <li>- aides sociales pour maintenir des personnes peu favorisées</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- la construction neuve est insuffisante vis-à-vis de la demande</li> <li>- augmentation des loyers et des prix dans le secteur sauvegardé</li> </ul>  |
| Activités économiques et commerciales | <ul style="list-style-type: none"> <li>- situation géographique privilégiée (attractivité importante)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- son équilibre dépend de sa vivacité dans la concurrence avec le reste de l'agglomération</li> <li>- manque de diversité dans les fonctions</li> <li>- disparition des commerces de proximité</li> </ul>  |
| Equipements publics                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- offre d'équipements très importante</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- agrandissement des centres culturels et administratifs très contraints, limitation de l'offre par rapport à la demande</li> </ul>  |
| Circulation douce                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plateau piétonnier important</li> <li>- présence de portiques à vélo</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- les rues pavées sont peu praticables pour les personnes à mobilité réduite</li> </ul>  |
| Voirie / Transports individuels       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le secteur sauvegardé n'est plus traversé par la voiture d'Est en Ouest mais aujourd'hui par les quais de la Loire grâce à l'élargissement du quai Orléans</li> <li>- La circulation traversant le secteur dans le sens nord-sud a été déportée grâce à l'élargissement de la rue Marceau : la partie resserrée de la rue Nationale datant du XVIIIème est interdite à la voiture</li> <li>- aménagement d'aires de stationnements</li> <li>- circulation très contrainte, dissuasion</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- configuration spatiale du site ne permet pas d'accueillir le nombre croissant de véhicules, autant au niveau de la circulation que du stationnement → manque de stationnement pour les logements car présence de voitures ventouses</li> <li>- contradiction entre augmentation de l'attractivité du site et circulation automobile → équilibre à trouver</li> </ul> |
| Transports collectifs                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- présence de nombreux bus sur la rue Nationale, ce qui permet de traverser facilement la ville du Nord au Sud</li> <li>- arrivée prochaine du tramway sur la rue Nationale</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- les rues dans le centre historique de Tours sont trop étroites : aucun bus ne peut circuler</li> </ul>   |

Tableau 19 : Atouts et faiblesses du secteur sauvegardé et des OPAH de Tours

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010



A l'issue de la lecture de ce tableau, on constate que la rénovation du cœur historique de Tours va dans le sens des opérations de développement durable telles qu'on les entend aujourd'hui.

En effet, si l'on reprend notre grille d'évaluation d'un quartier durable (cf. tableau 6 p.53), ce secteur répond positivement aux exigences en matière de :

- transports : circulation douce et sécurisée dominante, la voiture contourne le quartier dans la mesure du possible, le quartier est desservi par les transports en communs
- accessibilité: situé au centre géographique de l'agglomération
- cadre de vie: agréable, identité forte dans le quartier, qualité architecturale, activités culturelles
- économie: mixité des fonctions et donc limitation des déplacements au sein même du quartier

Cependant ce quartier pourrait s'améliorer sur certains points :

- social : mixité générationnelle faible
- économie : commerces non évolutifs, manque de diversité, soumis à la concurrence des grands centres commerciaux
- environnement : manque de végétation, bilan énergétique des bâtiments très médiocre
- 

### 3.4.3.2. Le secteur sauvegardé de Tours

Une opération de développement durable se juge selon la cohérence qu'elle a avec son environnement. L'OPAH s'insère dans le quartier sauvegardé et dans ce périmètre force est de constater que la majorité des thématiques du développement durable sont finalement prises en compte.

Ainsi, le quartier de la cathédrale a bénéficié de certains aménagements : le pavage présent sur la place de la cathédrale a été repris en périphérie, des arbres ont été plantés dans un souci de respect et de mise en valeur des perspectives bâties du quartier. En somme, la qualité paysagère a été envisagée à l'échelle du quartier.

L'espace dédié à la voiture a été réduit en supprimant le stationnement automobile en surface près de la cathédrale et en intégrant le stationnement en sous-sol pour toute nouvelle construction.

Finalement, au sein même du secteur sauvegardé, plusieurs actions sont menées qui, associées, peuvent aboutir à un projet de développement durable. Les trois exemples qui suivent en sont une illustration.

#### *Le plan d'embellissement*

- aménagement des espaces publics : plantation d'arbres
- le plan lumière: mise en valeur de la cathédrale, de l'hôtel de ville...

#### *L'éclairage public*

Une initiative prise par le maire de Tours, il y a 30 ans, était l'extinction d'un lampadaire sur deux dans le centre-ville dès 22h. Ce dispositif permet à la commune de faire des économies d'énergie tout en assurant l'éclairage suffisant des rues.

#### *La piétonisation*

- le quartier Plumereau et l'ouest de la rue Bretonneau : 1985
- la rue de Bordeaux et le tronçon de la rue Michelet : 1979
- la rue Nationale partie étroite : 1999



## **Conclusion**

La sauvegarde du centre-ville et sa revitalisation à travers les différents outils mis en place ont initié une nouvelle dynamique pour ce quartier autrefois insalubre et peu attractif. Les opérations réalisées ont permis de créer un véritable développement urbain du centre-ville. L'impact social de ces opérations a permis d'améliorer le confort et les charges des habitations. En contrepartie, ce quartier a subi une importante inflation depuis 30 ans malgré les différentes aides pour conserver les familles en place. D'un point de vue économique, le centre-ville est aujourd'hui l'un des centres les plus attractifs du département qui possède aussi des prix plus élevés que le reste de la ville. La dimension environnementale dans le secteur sauvegardé est certainement la moins approfondie avec les différentes actions mises en place. La piétonisation et la création de nombreux espaces publics a permis de renforcer les déplacements doux. De plus, l'amélioration énergétique des bâtiments permet de diminuer les déperditions et ainsi de limiter les rejets de CO<sub>2</sub>.

Ainsi, les outils mis en place depuis 1973 ont peu à peu évolué entre une approche patrimoniale et plus durable améliorant le cadre de vie. Ce cas d'étude peut être intéressant à rapprocher de la ville de Pécs qui possède un patrimoine important ainsi que des enjeux d'amélioration de l'habitat.

## **3.5. Les conditions particulières du développement urbain depuis les années 1990 à Pécs**

Etudier le centre historique de Pécs et les « différents outils » qui ont été mis en place pour sauvegarder et améliorer l'habitat, nécessite au préalable de connaître le contexte et l'histoire du logement en Hongrie. En effet il serait hasardeux d'appréhender le renouvellement en Hongrie avec nos bases françaises.

### **3.5.1. Contexte du logement en Hongrie**

La Hongrie a occupé une position singulière dans le bloc socialiste : la forte centralisation des années 50 a laissé place dans les années 60 à une période où une certaine décentralisation du pouvoir s'est opérée, donnant plus d'importance au marché privé dans les différents secteurs économiques.

Concernant le logement, l'ouverture à la privatisation s'est produite en 1969 par une loi finalement peu appliquée. Après la transition politique, le désengagement net et rapide de l'État dans la gestion des politiques locales et territoriales s'est fait sentir dans l'évolution du marché du logement. Ce retrait n'a cependant pas entraîné une réelle décentralisation. Tout en créant un système de l'administration publique et des politiques locales éclaté, l'État a maintenu une grande partie de son influence financière au niveau local. Au début des années 1990, la Hongrie a été le seul pays de l'ancien bloc à refuser le programme de restitution des biens immobiliers confisqués par le pouvoir communiste. À la place, le gouvernement a établi un système compliqué de bons de compensation qui ont perdu une grande partie de leur valeur suite à leur entrée ultérieure en Bourse. Le parc de logements d'État a été transféré aux collectivités locales, qui en ont rapidement lancé la privatisation à des conditions financières avantageuses définies par l'État. Avec la privatisation, la Hongrie est devenue une « nation de propriétaires ». Ce processus a contribué au développement d'inégalités sociogéographiques qui perdurent. Les nouveaux propriétaires des quartiers/communes défavorisés ont du mal à assumer la réhabilitation de leur logement. Pendant



les années 90, la construction a connu une baisse dans tout le pays. Le désengagement de l'État, auparavant principal opérateur de la construction de logements, partage la responsabilité de cette baisse avec la dissolution, après la transition, de l'ensemble du système institutionnel, juridique et tout particulièrement, financier. Si l'État a d'abord maintenu un système d'aide à l'accession « *soc-pol* » qui a favorisé l'achat de logements neufs, il n'a pas permis d'améliorer la qualité de l'ancien ou du neuf. Au début des années 2000, l'État a encouragé la construction à travers des bonifications d'intérêts et d'autres déductions fiscales. Le secteur a rapidement redémarré. Cette nouvelle politique a ouvert la voie à l'intégration des banques dans le système de financement du logement, ce que le manque de garanties financières des particuliers avait retardé pendant les années 90. Si l'accession au neuf est effectivement encouragée, il n'existe quasiment aucune aide spécifique pour la réhabilitation et le secteur locatif.

### 3.5.2. Acceptions du terme de renouvellement urbain en Hongrie

En hongrois le terme réhabilitation urbaine « *városrehabilitáció* » est utilisé pour les projets à la fois relatifs à la rénovation, au renouvellement urbain ou à la réhabilitation du bâti. Mais ce terme est encore assez flou en Hongrie car il est relativement récent.

Il est fait mention du renouvellement urbain aussi bien pour des opérations de démolition – restructuration de quartiers anciens, que pour l'aide à la réhabilitation ou encore pour des opérations de construction neuve sur des friches. Dans le même temps, les actions de démolition-reconstruction dans le centre-ville historique et la création de nouveaux pôles urbains sur les emprises d'anciennes friches industrielles sont identifiées par le même terme de réhabilitation « *rehabilitáció* ».

#### 3.5.2.1. Les différentes aides concernant le logement

La politique nationale du logement porte essentiellement sur l'attribution d'aides à l'accession à la propriété, afin de pallier le retrait de l'État de la gestion du logement locatif. Dans ce nouveau contexte, l'État n'exerce son action que dans l'accession à la propriété, au moyen de trois formes d'aides financières :

- des subventions et des aides directes aux accédants ;
- des aides au financement par l'intermédiaire des établissements de crédit ;
- des aides fiscales.

#### 3.5.2.2. La politique de rénovation énergétique

La pratique de la rénovation énergétique n'est pas nouvelle en Hongrie : la réhabilitation des bâtiments et des logements préfabriqués depuis le début des années 2000 en témoigne. Ce programme vise le renouvellement des systèmes énergétiques et techniques des bâtiments préfabriqués afin de rendre ces logements plus abordables, et surtout à en diminuer les charges quotidiennes. Ce programme répond donc à certains principes de la rénovation énergétique, mais il est encore limité aux grands ensembles.

1/ Le programme national pour l'énergie « *Nemzeti Energiatakarékossági Program* » a été lancé en 2000 par le gouvernement. L'objectif en est double : d'une part, soutenir les travaux de modernisation des huisseries et de l'isolation, d'autre part, encourager les investissements techniques pour la réutilisation de l'énergie. C'est une aide ponctuelle non remboursable pour les collectivités locales, copropriétés ou personnes privées. La somme totale de cette ressource est



cependant très modeste : 1,3 milliard de HUF (5,2 millions d'euros) en 2006 et 2,3 milliards de HUF (10,4 millions d'euros) en 2007, dont seulement un tiers a pu être utilisé en raison des conditions d'éligibilité.

En 2008, les actions soutenues sont divisées en cinq catégories, et la somme maximale de l'aide varie selon ces catégories.

- Catégorie 1 : Changement des huisseries et isolation pour les logements anciens et préfabriqués. Aide maximale de 1 000 euros, et de 15 % de l'investissement total.
- Catégorie 2 : Modernisation du chauffage et de l'eau chaude : le soutien atteint les 20 % et au maximum 400 000 HUF (1 600 €) par ménage.
- Catégorie 3 : Isolation des bâtiments d'habitation (20 % et maximum 1600 €)
- Catégorie 4 : Investissements énergétiques complexes, pour des travaux portant sur trois à quatre types de modernisation à la fois (18 % et maximum 2 880 €)
- Catégorie 5 : Modernisation en termes d'énergie renouvelable (25 % et 4 000 €)

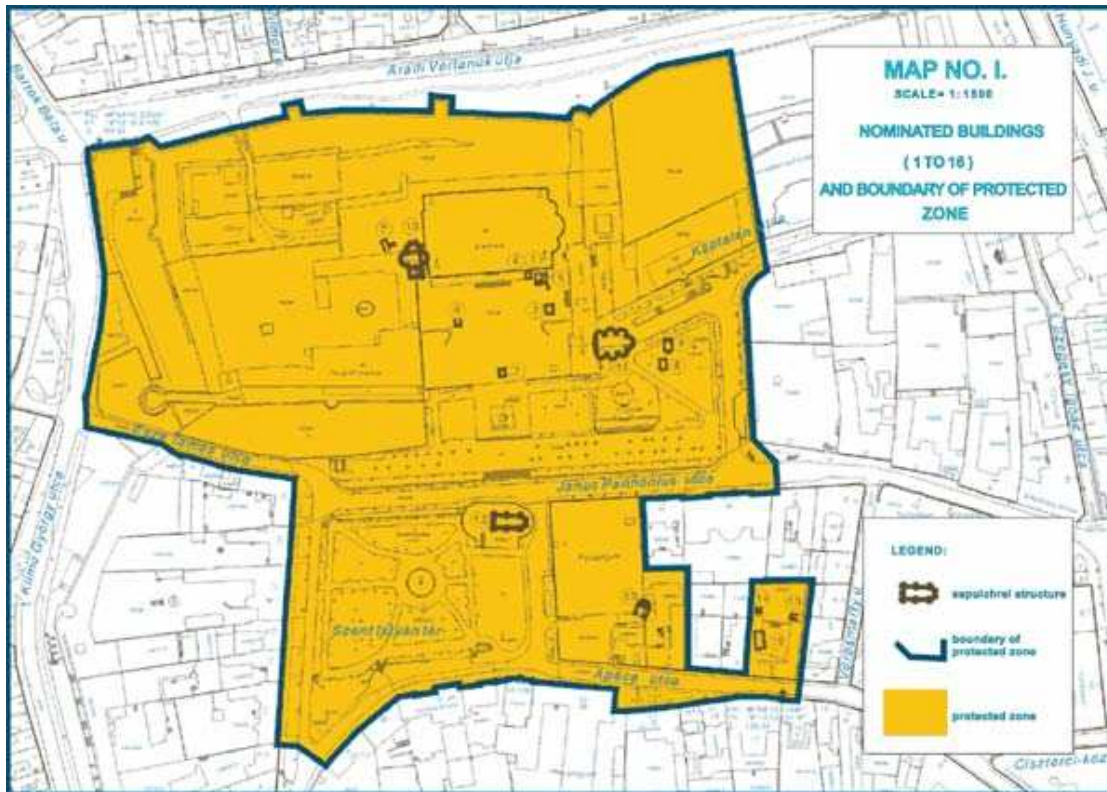
2/ Le nouveau Plan national de développement, adopté en juillet 2007 met un accent nouveau sur le renouvellement urbain en tant que condition première de la compétitivité régionale. La rénovation énergétique en tant que programme social n'y figure pas encore de manière explicite.

Les six éléments du plan d'action visent pour les uns la rénovation physique (parties communes des copropriétés, espaces publics et locaux administratifs et de services et, pour les autres, le renouvellement économique et social.

### **3.5.3. La protection du patrimoine à Pécs**

Le centre historique de Pécs, même s'il n'abrite qu'une faible proportion des habitants de la ville (moins de 10%) et ne représente qu'une petite fraction de l'étendue spatiale de la ville, fait l'objet d'une attention particulière. Il est en quelque sorte le « porteur d'image » de la ville : grâce aux nombreuses ruines romaines et à ses nombreux monuments historiques, le centre historique de la ville de Pécs a été inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2000. Toutefois l'attention portée au centre-ville se veut surtout patrimoniale, il s'agit de protéger les bâtiments et les façades mais il n'existe aucun plan de développement économique du centre.





**Figure 33 : Site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO**

Source : <http://www.unesco.com>

Répondant à une volonté de développer la ville vers le tourisme, le quartier historique de Pécs est le point de départ des projets de la ville, notamment au regard de Pécs capitale de la culture. Ce quartier est marqué par une concurrence forte entre fonction économique et fonction résidentielle, qui se traduit notamment par une baisse de la population et sa paupérisation. La présence d'activités artisanales et commerciales subsiste difficilement alors qu'elle contribue au développement et à l'attractivité touristique. En effet la présence de nouvelles organisations productives et commerciales de la ville (zones industrielles et zones commerciales déplacées en périphérie et surtout la construction du centre commercial au sud du centre-ville historique) ne contribue pas au maintien des petits commerces du centre.

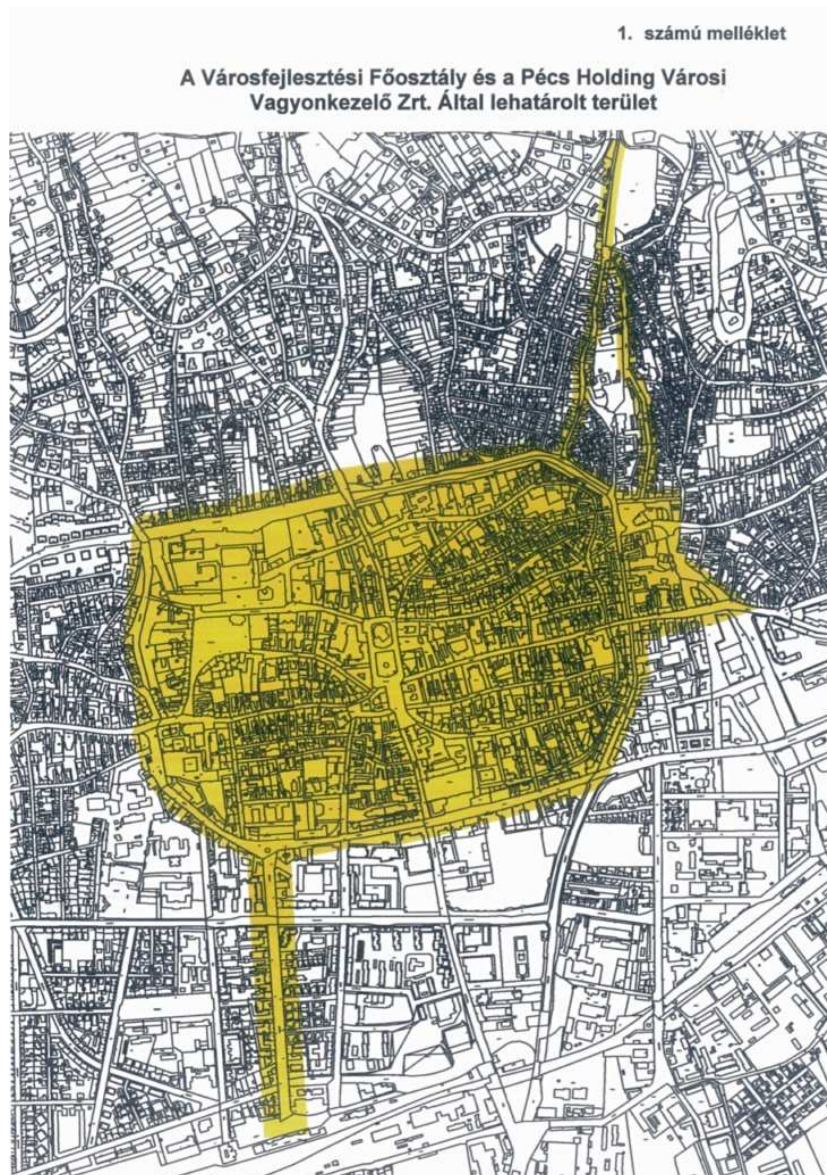
#### 3.5.4. La protection du patrimoine

La Hongrie a ratifié sans réserve la convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe le 18 avril 1990. Cette convention, adoptée par l'Unesco en 1972, engage les parties prenantes à protéger les monuments historiques en assurant leur subsistance.

A Pécs la protection du patrimoine est relativement importante. En effet il existe deux niveaux de protection du patrimoine : certains bâtiments sont protégés au regard de l'état et d'autres bâtiments sont classés à l'échelle de la ville.

A l'échelle locale, il y a un plan de protection ainsi qu'une réglementation pour la sauvegarde du patrimoine. Les quelques 200 bâtiments classés y sont soumis. Les droits des propriétaires concernant les différents travaux sur le bâtiment y sont naturellement limités et contraints, ils dépendent également de la zone dans laquelle se trouve le bâtiment (sorte de zonage), les droits de propriétés doivent être très rigoureux.





**Figure 34 : Secteur Sauvegardé de la ville de Pécs**

Source : <http://www.pecs.hu>

La protection du patrimoine par la réhabilitation demeure difficile ; les bâtiments publics sont les premiers à bénéficier d'aides financières mais celles-ci sont rares d'autant que la ville est endettée. Les bâtiments ayant bénéficié d'aides pour leur remise en état sont en grande partie des bâtiments inscrits sur la liste.

Le problème majeur demeure celui des subventions accordées aux particuliers : en réalité les fonds accordés aux propriétaires pour les rénovations sont très faibles et la procédure pour y accéder est très lourde. En fait, il peut y avoir en théorie des fonds nationaux pour la protection, mais en pratique ils ne sont que trop peu souvent débloqués. Les habitants doivent déposer un dossier auprès de l'Etat pour espérer percevoir une aide plafonnée à 3000€. La rareté de l'initiative personnelle s'explique par l'essoufflement des quelques personnes qui auraient les moyens physiques de réaliser les travaux.

Ainsi la protection du patrimoine se limite à l'inscription des bâtiments classés, de plus l'Etat n'encourage pas l'initiative personnelle et les fonds communaux sont, chaque année, plus faibles du fait du fort endettement de la ville.



Ce manque d'aides s'explique par des investissements dans des secteurs plus prioritaires comme le développement économique ou social. Le projet de Pécs Capitale Européenne de la Culture en 2010 va au contraire fortement mettre en valeur le patrimoine avec les nouveaux espaces publics et les opérations en cours, cette mise en valeur du patrimoine va ainsi développer fortement le tourisme. Mais on peut tout de même s'interroger sur le manque de développement du centre historique d'un point de vue économique et de l'amélioration du bâti.

### 3.5.5. Le futur du renouvellement urbain à Pécs

D'autres projets urbains (équipements, infrastructures) sont réalisés en partenariat public-privé (commune, habitants et professionnels). Mais le renouvellement urbain est, jusqu'à présent, peu attractif pour les investisseurs privés qui se tournent davantage vers des zones non bâties et très peu vers le parc existant à transformer ou à réhabiliter. On comprend alors pourquoi la ville s'étend au lieu de se concentrer sur la réutilisation du parc existant et la construction sur les dents creuses.

L'objectif central de cette étude est de réunir des connaissances sur les méthodes et les pratiques du renouvellement urbain dans les deux villes, notamment sur les aspects suivants :

- la façon dont ces processus sont pilotés et traités du point de vue du renouvellement urbain
- les approches et les stratégies correspondantes
- le rôle des différents acteurs.

Ces éléments constituent le cadre de la réflexion sur les différentes politiques qui ont été menées, chacune dans leur contexte, à Tours comme à Pécs. Il faut désormais évoquer sinon des comparaisons, du moins des rapprochements entre les pratiques des deux pays quant à la rénovation urbaine et la mise en valeur du patrimoine historique.

La ville de Tours, comme celle de Pécs, attache de l'importance à la protection de son patrimoine, lequel contribue largement au rayonnement de la ville et à son développement économique (notamment au regard du tourisme). Mais nous avons pu constater que les moyens français sont nettement plus importants que ceux des hongrois.

Certains rapprochements peuvent enfin être faits avec la ville de Pécs quant à « l'hémorragie démographique » lors de la transition et à la situation critique du parc de logements existant. Il s'est passé la même chose à Tours dans les années 60 et à partir de là que le PSMV a été mis en place. La solution tourangelle a été trouvée dans la réalisation d'OPAH en partenariat public-privé. En conséquence, il faudrait encourager ce type de partenariat à Pécs et pour ce faire il serait envisageable de :

- rendre plus strict le plan de zonage afin d'endiguer l'étalement urbain
- rapprocher les élus des professionnels
- sensibiliser la population quant à l'importance de la préservation du patrimoine
- guider et encourager financièrement les personnes qui souhaiteraient rénover du bâti de qualité

En retour la ville de Pécs pourrait rendre compte de ses résultats à l'issue du programme Pécs 2010, de façon à montrer ce qui peut être fait pour rassembler la population autour du thème de la culture.



### 3.6. Revitalisation des espaces publics de Pécs

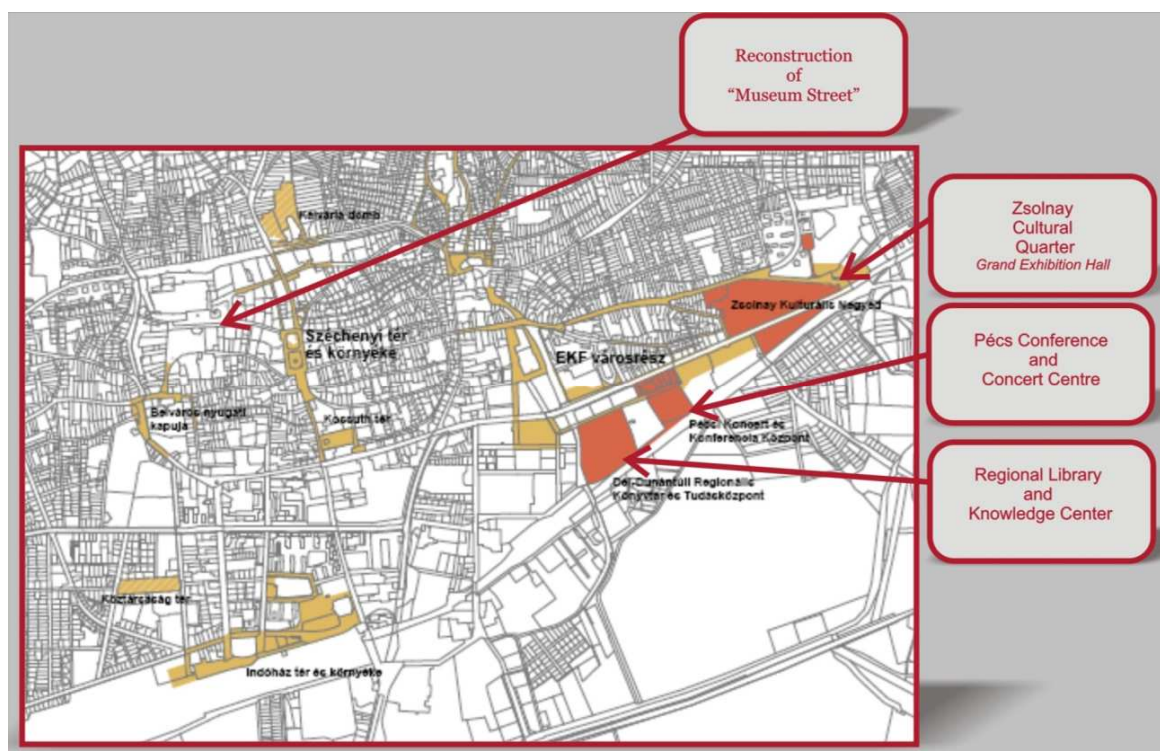
#### 3.6.1. La stratégie de revitalisation des espaces publics : projet clé de Pécs 2010

En 2010, en tant que Capitale Européenne de la Culture, Pécs affirme sa volonté de promouvoir son patrimoine et ses attractions culturelles comme moteur du tourisme de la région. Renouveler la forme et l'usage des espaces publics est un moyen de fournir à la ville un cadre agréable et vivant, qui puisse cette année servir pour les représentations culturelles extérieures. L'état des places publiques détermine en partie la vision que gardera le visiteur de cette ville. Actuellement, excepté certaines places publiques du centre-ville, les espaces publics de Pécs apparaissent assez pauvres dans leur morphologie et leur usage. Le revêtement des routes est en mauvais état, les parcs sont ternes, la plupart des aires de jeux sont usées et beaucoup de rues du centre-ville sont utilisées pour le stationnement. Ces espaces, distribués dans toute la ville, visent, une fois réaménagés, à assurer la connexion des quartiers entre eux, réduisant l'effet ségrégatif de la structure urbaine actuelle. Ils sont destinés à être des lieux de communauté, des points de rencontre stratégiques, dynamisés par une offre d'équipements divers et adressés à toutes les classes d'âge.

Le programme de la Capitale Européenne de la Culture est pour la ville de Pécs l'opportunité d'introduire le renouvellement des espaces publics dans les plans de développement urbain. Ce projet concerne 580 000 m<sup>2</sup> et plus de 70 quartiers seront retravaillés pour l'occasion. En plus de la complète rénovation du centre-ville, le projet affecte d'autres sites : les noyaux des quartiers périphériques (Uránváros, Meszes, Kertváros), le quartier Budai à l'Est et le quartier Tettye. Ces quartiers dévitalisés pourraient alors retrouver valeur, habitants et commerces grâce à la réfection de nouveaux espaces publics en leur sein. Pécs s'appuie dans cette visée sur le modèle de développement urbain de Barcelone de 1980, dans lequel la reconstruction des places publiques eut un effet « catalyseur » sur le développement de la ville. La plupart des travaux ont commencé fin 2009. Le coût des opérations s'élève approximativement à 30,2 millions d'euros.



Les espaces publics du centre-ville concernés par le programme de revitalisation figurent en jaune sur la carte suivante :



**Figure 35: la revitalisation des espaces publics du centre-ville parmi les projets clés de Pécs 2010**

Source : Diaporama Programme Capitale Européenne de la Culture, 2010

### 3.6.2. Les composantes de développement durable dans les espaces publics renouvelés de Pécs 2010

Au vu de la faible quantité d'informations détenues sur le projet de revitalisation des espaces publics à Pécs, l'analyse menée ci-après ne saurait être complète et précise. Des visites de terrain, des pièces techniques servant de base au renouvellement des espaces ainsi que des entretiens avec les concepteurs manquent à l'évaluation de la durabilité des espaces publics recréés à Pécs. A l'aide de la grille d'observation et d'évaluation de la durabilité des aménagements d'espace public ci-dessous, établie à partir de la grille d'analyse du développement durable dans les projets urbains présentés dans les pages précédentes et d'une étude spécifique sur les espaces publics<sup>48</sup>, un aperçu des caractéristiques durables du projet sera proposé.

<sup>48</sup> Grille d'observation et d'évaluation de la durabilité des aménagements d'espace public (Haute-Sambre – Val de Sambre), inspirée des publications suivantes (cf. annexe p.163) :

- *Le guide de l'architecture bioclimatique – Cours fondamental – tome 6 – Aménagement et développement durable en Europe* (la démarche HQE2R page 334 et suivantes),
- *L'héritage urbain de la ville de demain, Pour une approche de développement durable* - Françoise Rouxel – 1999 – Ministère de l'équipement, des transports et du logement (France)



| A- Qualité de l'environnement/Utilisation économe des ressources | B-Valorisation de la « mémoire » et de l'identité du lieu | C-Renforcement du lien social            | D-Efficacité économique (court, moyen et long terme) |
|--|---|--|--|
| Espace utilisé   | Matériaux   | <b>Polyvalence</b>                       | Investissement                                       |
| Nature et surface des espaces verts                              | <b>Bâti</b>   | <b>Accessibilité piétonne</b>            | Entretien  |
| <b>Place accordée aux déplacements</b>                           | <b>Mobilier urbain</b>                                    | <b>Mixité sociale et générationnelle</b> | Longévité de l'aménagement                           |
| Sécurité   | <b>Végétation</b>   |  |  |
| Matériaux utilisés   | <b>Paysage</b>  |  |  |
| Biodiversité   | <b>Eau</b>  |  |  |
| <b>Cycle de l'eau</b>  | Topographie   |  |  |
| Bruit  | Usages traditionnels                                      |  |  |
| Energie  |   |  |  |

Tableau 20 : Grille d'observation et d'évaluation de la durabilité des aménagements d'espace public

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010

### 3.6.2.1. Le développement durable en pratique à l'échelle de l'espace public

A travers les critères figurant dans ce tableau, notre effort se concentre à faire ressortir le potentiel durable du projet de revitalisation des espaces publics pécssois. Les composantes de développement durable que nous savons existantes à Pécs sont en **vert**.

#### A- Qualité de l'environnement/Utilisation économe des ressources

**Place accordée aux déplacements** : afin de réduire la place de l'automobile en centre-ville, le programme prévoit d'établir au niveau des places publiques des parkings souterrains et des zones piétonnes. Celles-ci doivent contribuer à l'extension du centre vers le quartier Est, où se trouve l'usine Zsolnay.

**Cycle de l'eau** : du fait de l'urbanisation, les sources karstiques et les ruisseaux ont été enterrés, alors que nombre de sources et de puits jaillissaient jadis à Pécs. Le projet souhaite restaurer dix anciens puits, remonter le ruisseau Tettye en surface et assurer l'irrigation des espaces verts par l'eau des ruisseaux. Les puits et les ruisseaux sont bénéfiques en milieu urbain pour d'autres raisons : ils contribuent à augmenter l'humidité de l'air, à réduire la pollution et à rendre le climat estival plus supportable.



## B- Valorisation de la « mémoire » et de l'identité du lieu



**Photographie 11 : un mobilier urbain moderne**

Source : <http://www.epiteszforum.hu/node/15154>

**Mobilier urbain/eau/paysage** : le projet s'attache à valoriser cinq éléments urbains composant les espaces publics, à savoir les puits, les places, les rues, les parcs et les aires ludiques de plein air et en particulier ceux qui seront exploités durant l'année. Des motifs novateurs, tels que des surfaces au sol non standards, des couleurs, des signes, des plantes et même des histoires, peuvent être utilisés pour redéfinir les espaces.

**Bâti** : l'extension de la portion piétonne d'une rue peut, dans certains cas, s'accompagner de la rénovation du bâti qui la borde : c'est le cas de la fin de la rue Király.

**Végétation** : les espaces verts seront replantés, les jardins fermés seront réouverts. Certains parcs trouveront une orientation plus artistique.

## C- Renforcement du lien social

**Polyvalence** : les rues et places de Pécs ne doivent pas être réservées exclusivement à la circulation automobile, cycliste ou piétonne ; elles sont également des lieux de shopping, de divertissement, de restauration, de jeux. La rue ou la place de Pécs 2010 est modulable et multifonctionnelle.

**Accessibilité piétonne** : l'espace public se voulant un lieu de rencontre, des cheminements piétons seront réalisés.

**Mixité sociale et générationnelle** : les espaces publics urbains de Pécs 2010 sont des lieux de rencontre, d'échange où différentes cultures et classes sociales se croisent. Des équipements dédiés à toutes les classes de population sont mis en place (aires de jeux, sentiers, bancs, etc.)



### 3.6.2.2. Le développement durable en pratique à l'échelle de la ville

A travers les principaux critères de transformation des espaces publics, des enjeux de développement durable, souvent à caractère environnemental, sont perceptibles :

- Pécs veut minimiser la circulation automobile. La ville y concourt déjà par le découpage en zones tarifaires des lieux de stationnement : plus on s'approche du centre, plus le coût de stationnement est élevé.

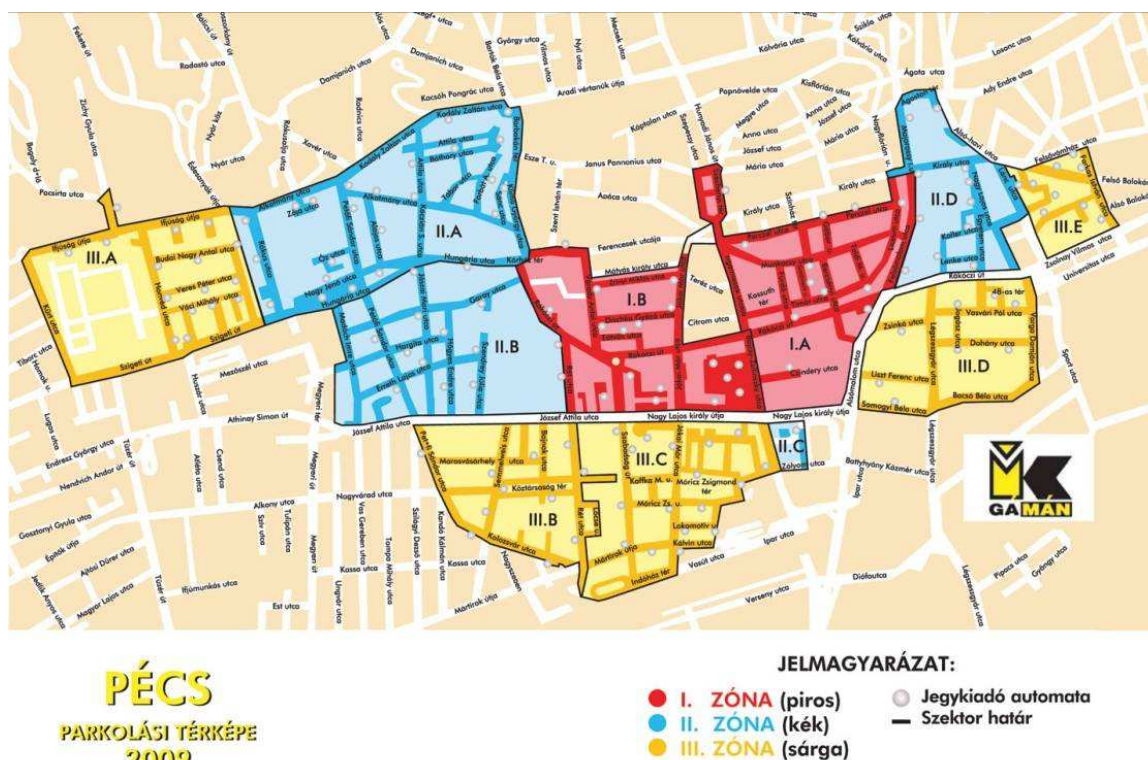


Figure 36 : les zones tarifaires de stationnement à Pécs

Source : <http://www.ttk.ptt.hu>

- Pécs se lance dans la réalisation de voies piétonnes et cyclables pratiques, sûres et sans barrières.
- Pécs souhaite augmenter sa surface globale en espaces verts.

Le projet de revitalisation apparaît aussi comme l'opportunité de partager des ressources de développement urbain avec les quartiers périphériques non visités par les touristes. Ainsi, la ville souhaite utiliser le potentiel culturel des quartiers « Uránváros », à l'Ouest « Tettye » au Nord Est et « Meszes », à l'Est, en les reliant au centre.



### 3.6.3. Zooms sur deux sites revitalisés de Pécs

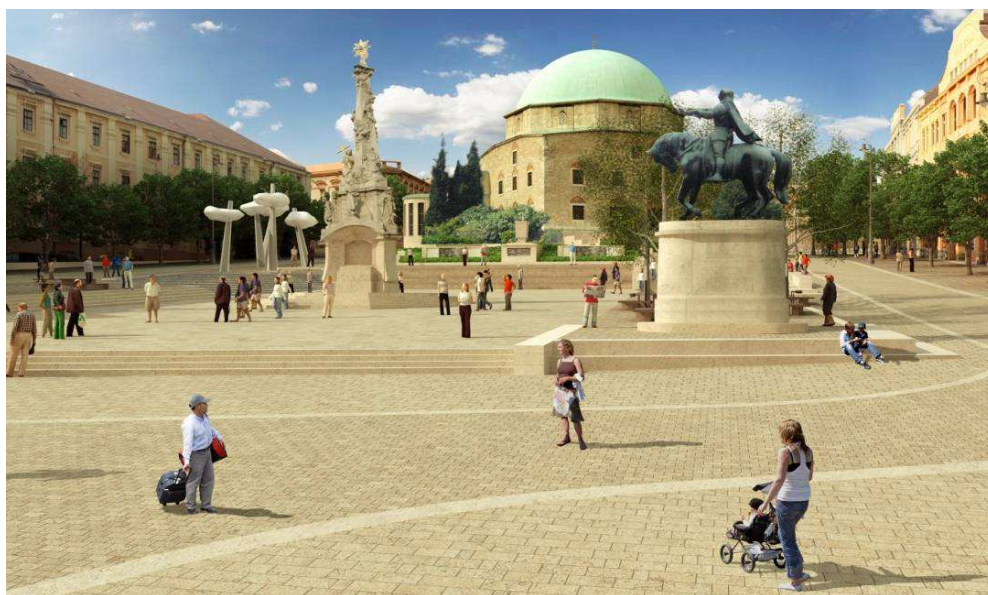
#### 3.6.3.1. Exemple de la place centrale, Széchenyi tér

Les changements majeurs de la ville se situent dans le centre de Pécs. L'objectif est d'embellir les espaces publics, à l'aide de végétation, de fontaines et de pavement décoratif et ainsi de créer une atmosphère plaisante pour les promeneurs. Un autre axe du projet s'attache à connecter les périphéries nord et sud au centre-ville, en faisant de la place Széchenyi le cœur de la ville de Pécs. Sur cette place, la circulation automobile sera supprimée et les bus contourneront le centre-ville. La place, ainsi libérée du trafic et agrémentée de bancs, de plantes et de fontaines de formes originales, deviendra un espace de repos et de divertissement, offrant l'opportunité aux promeneurs de s'asseoir à une terrasse.



**Photographie 12 : la place Széchenyi en travaux, mars 2010**

Source : J. LEVELU, mars 2010



**Photographie 13 : le projet de la nouvelle place Széchenyi**

Source : <http://en.pecs2010.hu>





**Photographie 14 : Le projet de la nouvelle place Széchenyi**

Source : <http://en.pecs2010.hu>

### **3.6.3.2. Exemple de la ville uranium, Uránváros**

La seconde guerre mondiale a été suivie d'une phase d'industrialisation lourde, poussant les populations à gagner la ville. La ville de Pécs investit donc dans la construction massive de grands ensembles en périphérie de la ville, qui abritent aujourd'hui 45 000 habitants dans 15 000 logements. Suite à la découverte de gisements d'uranium en 1953, 8000 employés sont venus s'y installer et «Uránváros», la ville « Uranium », s'est développée. Celle-ci regroupe alors 12 000 habitants dans 7000 logements environ. Cette ville satellite est caractérisée par l'édification d'immeubles d'habitation constitués de panneaux de béton préfabriqués. Ce vaste quartier s'est vu complété par la création d'une école, d'une crèche, d'un grand magasin, d'un centre de consultations médicales ainsi que d'un foyer de travailleurs, devenant un sous-centre de Pécs. La fin des années 1990 signe l'arrêt de l'extraction du minerai mais les habitants continuent d'employer le terme «Uránváros».

Un des principaux objectifs du programme Capitale Européenne de la Culture est d'éliminer les effets limitants et néfastes créés par la situation périphérique de Uránváros. Le projet prévoit la création d'espaces verts plus modernes, multifonctionnels, devenant un espace de communauté. Outre la rénovation des sculptures, de la fontaine, du mobilier urbain et des pavés, la circulation du quartier sera repensée : elle sera certes limitée mais les espaces de stationnement seront préservés voire élargis. Il est par ailleurs prévu de séparer les voies réservées aux piétons et cyclistes du reste de la chaussée par des bandes végétalisées.





**Figure 37: le plan de revitalisation de Uránváros**

Source : <http://en.pecs2010.hu>



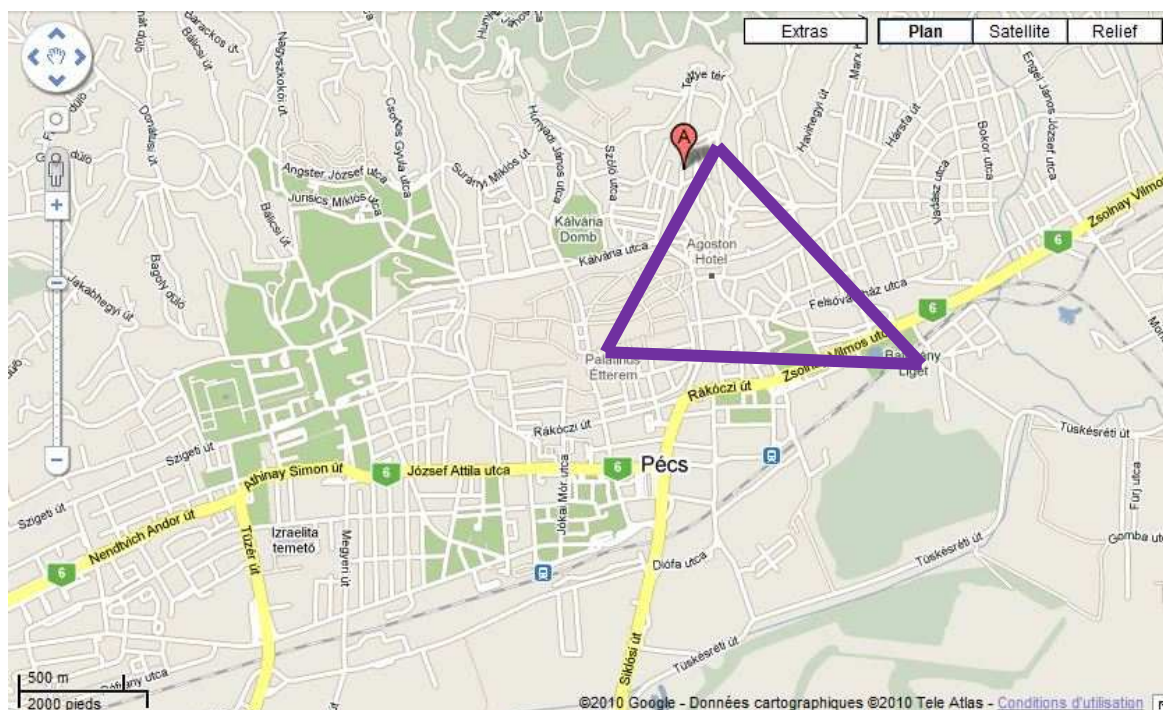
**Photographie 15 : une des installations ludique du quartier Uránváros**

Source : <http://www.epiteszforum.hu>

Ce quartier est la cible principale du programme concernant les aires de jeux pour enfants puisqu'il possède de nombreux équipements de ce type, encore en bon état. Le renouvellement de ce vaste système d'espaces ludiques pourrait attirer les jeunes générations et lutter ainsi contre le processus de vieillissement du quartier. Ceci pourrait être le premier pas d'un élan spontané de développement. Les aires de jeux offriront des thématiques différentes et certaines installations seront destinées aux enfants handicapés.



Le développement durable apparaît bel et bien dans les opérations de revitalisation des espaces publics de Pécs 2010. Pourtant, le moteur du projet semble reposer sur le souci de favoriser l'embellissement et l'attractivité de la ville, et ainsi de stimuler le tourisme à Pécs. La connexion en un triangle du centre-ville, du quartier culturel Zsolnay et du quartier Tettye est annoncée comme la priorité du programme de réfection des rues, afin d'encourager les touristes à passer le maximum de temps dans la ville.



**Figure 38 : triangle d'attractivité touristique de la ville de Pécs**

Source : <http://maps.google.fr>, 2010

Or, les espaces publics, en tant qu'espaces de communauté, devraient trouver un dynamisme durable dans le temps par l'appropriation qui en est faite par les habitants, plus que par un passage éphémère des touristes. A ce titre, il nous semble que les habitants n'ont pas été suffisamment intégrés à la réflexion sur le projet et que la phase de concertation essentielle à des démarches de développement durable ait été réduite à l'approbation des idées d'aménagement par la population, en aval de la prise de décision.

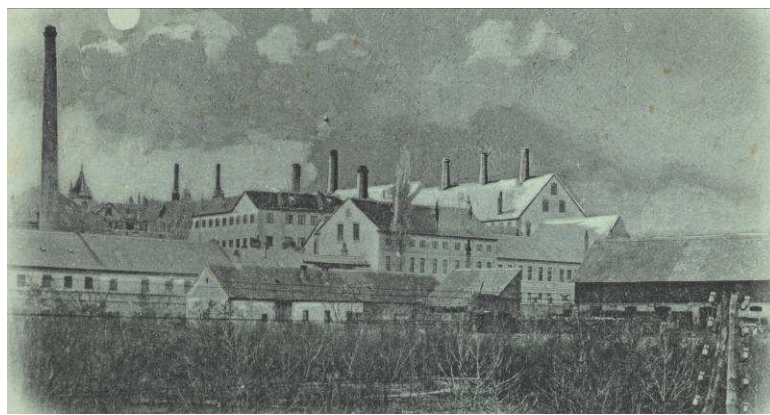


### 3.7. Le quartier culturel de Zsolnay

#### 3.7.1. Le contexte du projet de requalification de l'usine Zsolnay

##### 3.7.1.1. Historique de l'usine Zsolnay

L'usine de porcelaine, de poterie et de céramique Zsolnay a été créée en 1853 sous l'initiative de Miklós Zsolnay. Après la participation à l'exposition mondiale tenue à Vienne en 1873, cette petite entreprise familiale locale est rapidement devenue mondialement réputée. Sa reconnaissance internationale a grandi avec la multiplication des prix accordés à la production Zsolnay. L'entreprise est ainsi devenue la fierté de la ville de Pécs et s'est progressivement agrandie, employant dans son époque la plus prospère plus de 2000 ouvriers.



**Figure 39 : L'usine de porcelaine, de poterie et de céramique Zsolnay**

Source : Power point de présentation du projet Zsolnay, 2010

Dans les années 1990, la production de l'usine commence à décroître, notamment à cause de la concurrence accrue et de la reconversion économique entreprise par le pays suite à la chute du communisme. Ainsi, l'usine n'emploie plus aujourd'hui que 200 employés. Face à cette perte de vitalité, la ville décide en 1999 de racheter l'intégralité de l'usine via la création d'une entreprise publique appelée « Zsolnay heritage ». Dans le but de conserver l'héritage culturel que représente cette usine, la municipalité dépose un dossier de candidature auprès de l'Etat afin de classer les bâtiments. En 2000, un nombre important de locaux sont déclarés monuments historiques.

C'est à partir de l'année 2000 que la réflexion est lancée sur le devenir de l'usine. Une première esquisse de projet de réhabilitation est réalisée en Juillet 2000. En 2003, le projet est retravaillé pour aboutir à un plan de requalification plus précis sur une superficie plus vaste. Ce projet a servi de base pour la rédaction du dossier de candidature de Capitale Européenne de la Culture et a ainsi permis de mettre en exergue les points clés du projet. En 2006, Pécs reçoit le prix de Capitale Européenne de la Culture et les premières études de faisabilité sont menées par l'Etat et le Conseil Municipal pour la réhabilitation du site Zsolnay.



### 3.7.1.2. Localisation du projet Zsolnay

Le site se situe à l'Est de l'hypercentre historique de Pécs à 15-20 minutes de marche. Il s'étend sur 5 ha au croisement de l'axe historique et du nouvel axe de développement.

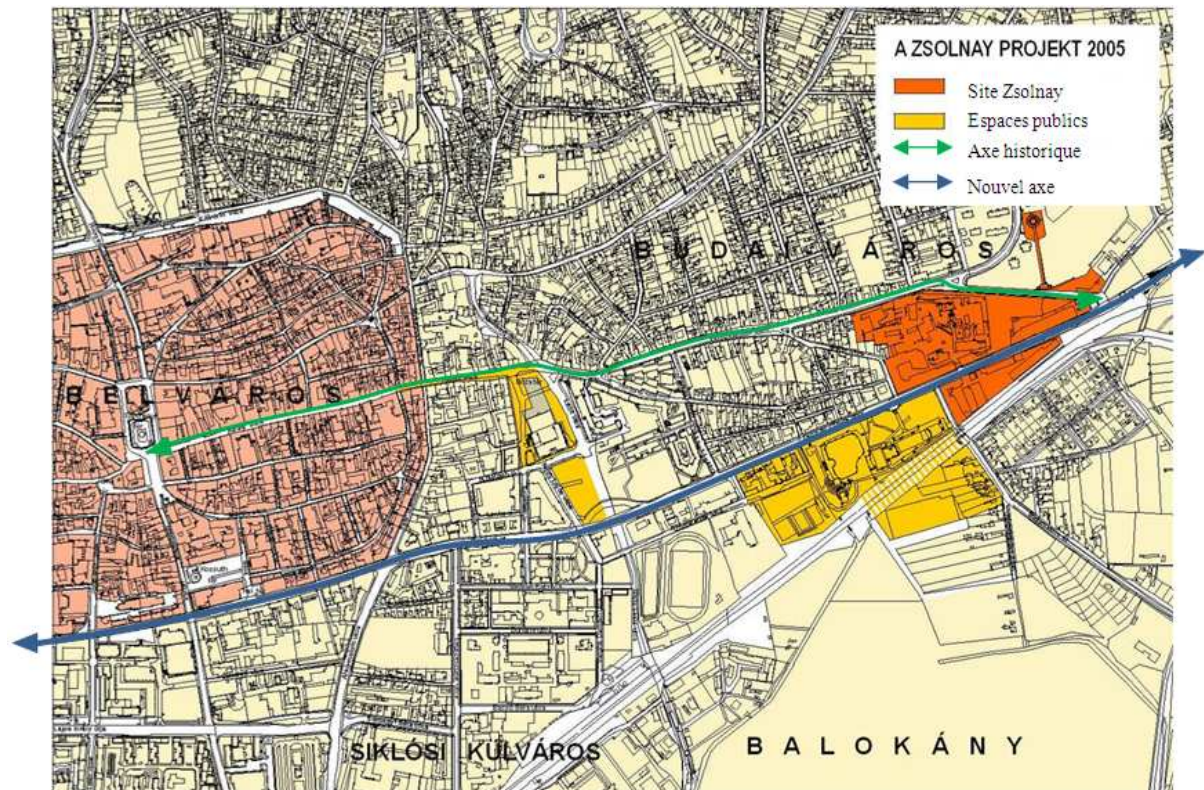


Figure 40 : Localisation du site Zsolnay

Source : Power point de présentation du projet Zsolnay, 2010

### 3.7.1.3. Principes et objectifs généraux du projet Zsolnay

Le projet tel qu'il sera réalisé est le résultat de 10 ans de travail. Cependant, depuis que la ville a obtenu le titre de Capitale Européenne de la Culture, celui-ci n'a pas évolué. Ainsi, les travaux qui ont débuté en octobre 2009 suivent le plan de 2003.

De manière générale, le projet vise à mettre en valeur l'héritage culturel que représente l'usine de Zsolnay pour la ville de Pécs. Il s'agissait de proposer un projet de rénovation permettant de faire perdurer et de redynamiser la production internationalement reconnue de céramique. De plus, ce projet s'efforce de valoriser cette renommée en l'utilisant comme levier de développement économique dans le domaine touristique. Enfin, le projet vise à créer un véritable pôle culturel intégrant une antenne universitaire et des lieux dédiés à l'art contemporain. Un tel projet pourrait constituer le moteur du développement de l'est de la ville.



### 3.7.1.4. Financement du projet Zsolnay

Conçu par un unique cabinet d'architecte, ce projet de 41 millions d'euros est pris en charge à 80% par les fonds européens. Les coûts de fonctionnement et d'entretien seront financés selon les activités par des fonds publics ou privés (voir ci-dessous pour plus de détails).

| Etapes  | Coût Total (en Forint)                     |
|---|--|
| Acquisition de biens immobiliers<br>(le déplacement de la production) | 860.000                                    |
| Décoration et rénovation des bâtiments                                | 616.000.000                                |
| Planification   | 572.742.000                                |
| Construction – Démolition – Architecture du paysage                   | 8.310.000.000                              |
| Complications   | 420.183.000                                |
| Controle  | 25.000.000                                 |
| Marketing   | 40.000.000                                 |
| Autre   | 40.000.000                                 |
| Total des coûts   | 10.883.925.000                             |
| TVA   | 16.000.000                                 |
| Coût global   | 10.899.925.000<br>soit 41 millions d'euros |

**Tableau 21 : Financement du projet Zsolnay**

Source : Power point de présentation du projet Zsolnay, 2010

### 3.7.2. Présentation générale du projet Zsolnay

Le projet s'organise autour de quatre piliers principaux :

- Le programme architectural : restaurer le site pour assurer les conditions de vie initialement présentes sur le site, mettre en valeur les œuvres architecturales remarquables en démolissant les bâtiments vétustes et ne présentant pas d'intérêt particulier, créer une harmonie entre les anciens bâtiments rénovés et les nouveaux, lutter contre la division Nord-Sud du site, intégrer le quartier en tant que nouvel organe au sein du reste de la ville
- La modernisation de la production : rassembler les zones de production pour améliorer la compétitivité des technologies utilisées, élargir la division « production » de la société, développer l'activité touristique principale du site autour du système de production de l'usine.
- La définition de nouvelles fonctions pour le site : adapter les utilisations traditionnelles du site aux nouvelles activités : musée, industrie, tourisme, restauration, éducation, arts...
- La méthodologie pour l'implantation des nouvelles activités : respecter la méthodologie recommandée dans le second plan de développement national.

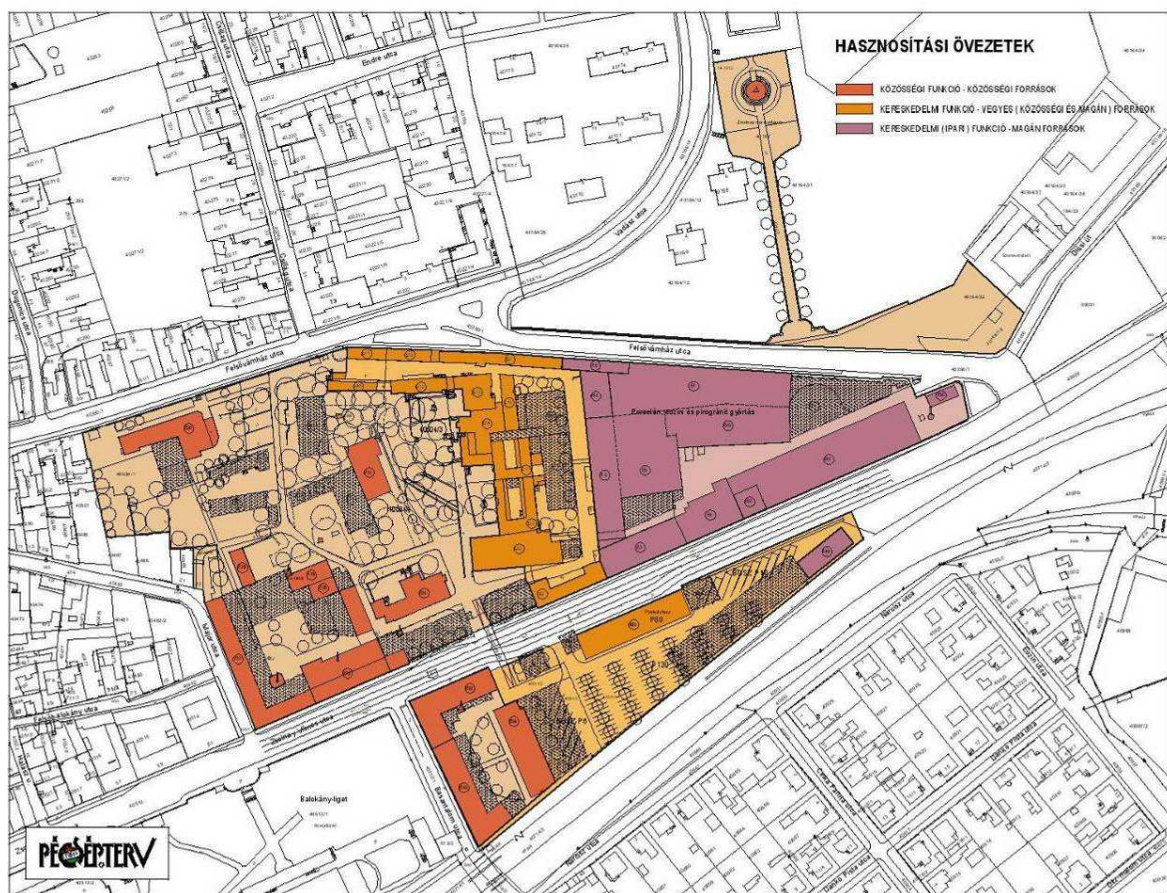


Le projet s'organise autour de trois zones définies comme suit :

La zone 1 la plus à l'Ouest (en rouge sur la carte) accueillera des services variés dont l'activité économique reposera sur le marché généré par les fonctions publiques (musée, université...). Les investissements nécessaires pour cette zone seront mi-privé mi-public. Les profits potentiellement générés serviront en partie à la gestion de la zone 2.

La zone 2 au centre (en jaune sur la carte) regroupera de nombreuses activités culturelles telles que le théâtre Bóbita Puppet, la collection Gyugyi, l'université d'art de Pécs et un centre pour l'art contemporain et la culture. De propriété entièrement publique, les investissements seront intégralement publics. Cette zone n'a pas pour but de générer des bénéfices, c'est un espace de non-profit.

La zone 3 à l'Est (en violet sur la carte) est entièrement privée et dédiée à la création de richesse. Sur cette zone se trouvera l'ensemble des bâtiments exploités par l'usine Zsolnay (qui appartient à titre privé à la mairie). Les investissements seront intégralement privés.



**Figure 41 : Les trois zones du projet du quartier culturel Zsolnay**

Source : Power point de présentation du projet Zsolnay, 2010

Pour la réalisation de ce projet 40 000 m<sup>2</sup> de bâtiment sont en train d'être rénovés sur un terrain de 5 ha. 12 000 m<sup>2</sup> seront destinés aux espaces verts, 27 000 m<sup>2</sup> aux cheminements et 1000 m de clôture ornementale seront construits.



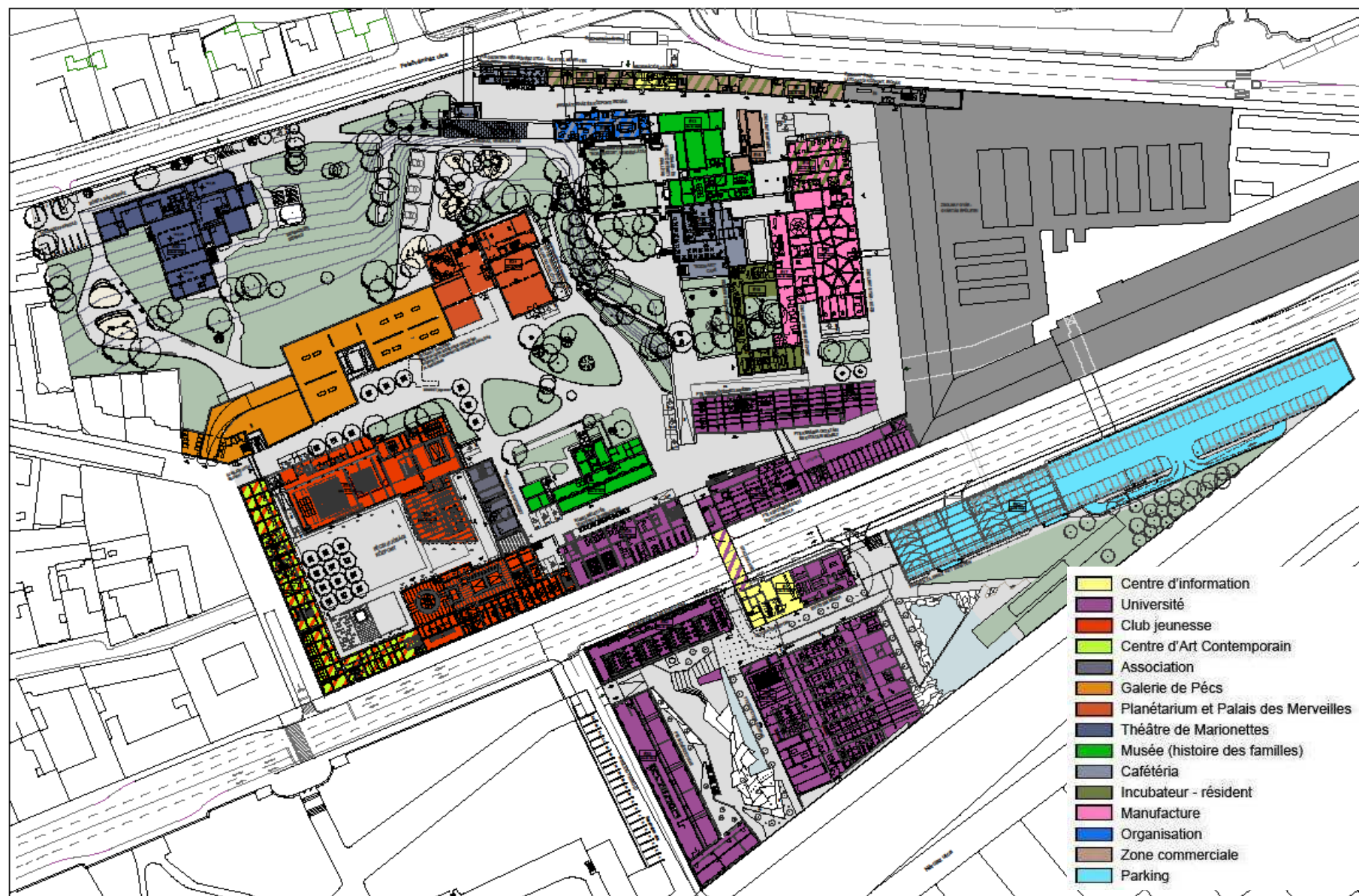
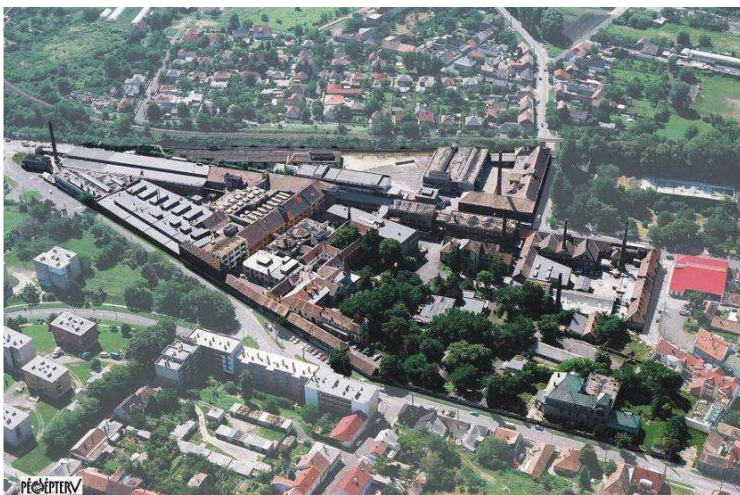


Figure 42 : Plan masse du projet culturel Zsolnay

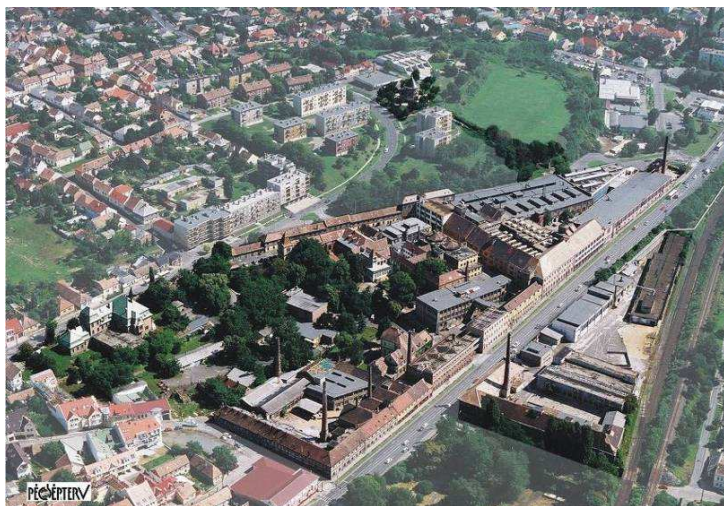
Source : Power point de présentation du projet Zsolnay, 2010





**Figure 43 : Vue Nord-est du quartier de Zsolnay et du futur projet**

Source : Power point de présentation du projet Zsolnay, 2010



**Figure 44 : Vue Sud-ouest du quartier Zsolnay et du futur projet**

Source : Power point de présentation du projet Zsolnay, 2010





### **3.7.3. Le développement durable en pratique dans le projet Zsolnay**

#### **3.7.3.1. Le développement durable en pratique à l'échelle de l'intégration du projet dans la ville**

Ce projet de nouveau quartier se situe au croisement de l'axe historique et du nouvel axe de développement (la route de Budapest) à l'Est de la ville: « at the meeting point of the historical and modern city axis » (István Komor, 2010). Cependant, il ne semble pas s'inscrire directement dans le plan de développement de la ville qui privilégie l'axe Nord Sud comme support au développement local.

Le nouveau quartier Zsolnay est un projet de réhabilitation d'un site industriel réputé internationalement. Il s'agit en effet du plus vaste complexe industriel de Hongrie qui possède une qualité architecturale. Ce projet permet donc de protéger et de valoriser l'héritage culturel qui constitue, pour Pécs, un réel vecteur d'identité locale. Ce quartier permettra de mettre en valeur un des moments de prospérité de la ville de Pécs en Europe.

Un des objectifs de ce nouveau quartier est de créer un pôle culturel. Ainsi, de nombreux centres et lieux de loisir liés à la culture vont être transférés sur le site Zsolnay, laissant derrière eux des locaux vacants qui seront pour la plupart vendus et serviront au financement du projet (les fonds drainés par la vente des anciens bâtiments sont déduits des subventions accordées par l'Union Européenne). Ainsi, l'hypercentre pourrait perdre de vitalité. De plus, ce site se trouve à une distance non négligeable de l'hypercentre. Il s'agit donc d'étudier en détail la liaison entre ce projet et la ville. D'après István Komor, directeur du projet, il semblerait que le dynamisme induit par le nouveau quartier ainsi que par les espaces publics, qui seront requalifiés le long de l'axe, suffiront à créer un élan de développement le long de cet axe et à assurer ainsi la cohésion et la connexion entre les deux espaces.

Ce projet traduit également la volonté de créer une nouvelle dynamique économique autour de l'activité touristique puisqu'il s'articule autour de la demande des touristes (musée, centre d'information, restauration...). Le quartier semble ainsi très bien conçu pour les activités touristiques, ce qui nous interroge sur les bénéfices de ce projet pour la population locale (en termes d'usage). La plus value pourrait sans doute être le dynamisme créé par ce projet sur la partie Est de la ville, puisque le quartier a pour vocation d'être un moteur pour le développement à l'Est.

#### **3.7.3.2. Le développement durable en pratique à l'échelle du projet Zsolnay**

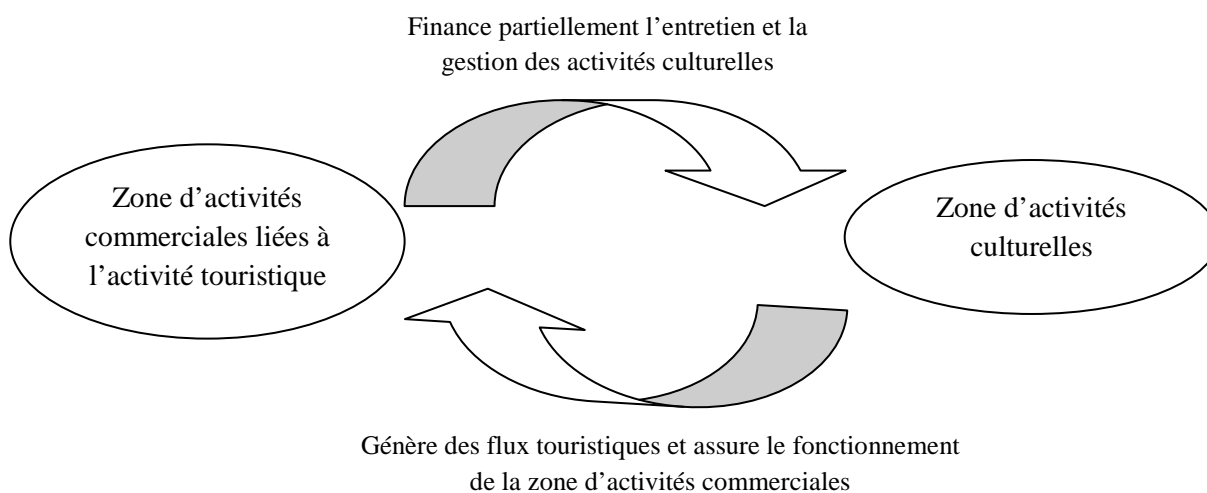
Une des plus values du quartier, au regard du développement durable, est l'opération même de réhabilitation. En effet, ce projet est une reconquête de friches industrielles, ce qui permet de ne pas étendre l'aire urbaine. Les bâtiments seront restaurés dans l'objectif d'accueillir de nouvelles activités. Malheureusement nous ne disposons d'aucune information concernant les performances énergétiques des bâtiments rénovés. La démolition de nombreux bâtiments insalubres et le peu de nouvelles constructions entraînent une perte de densité.

Un autre atout du projet est sa mixité fonctionnelle. En effet, de nouvelles fonctions seront implantées sur le site et la production industrielle sera modernisée. Ainsi, sur ce site de 5 hectares seront regroupés commerces, universités, musées et industries.

Afin d'assurer la viabilité financière du projet, le site a été divisé en 3 zones comme nous l'avons vu précédemment. La zone 3 est indépendante des deux autres puisqu'il s'agit de l'usine



en elle-même. Cependant les deux autres zones sont fortement interdépendantes. En effet la zone 2 est dédiée aux activités culturelles qui suscitent l'intérêt touristique et génère des flux. Ces flux permettent d'assurer le bon fonctionnement des activités de service et de commerce de la zone 1. Les bénéfices drainés par cette zone servent ensuite partiellement pour l'entretien et la gestion des activités culturelles.



**Figure 45 : Interdépendance des zones d'activités culturelles et d'activités commerciales du projet Zsolnay**

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010



**Photographie 16 : Démolitions au sein de l'usine Zsolnay**

**Photographie 17 : Le site Zsolnay**

Source : L. GUERIN, mars 2010





**Photographie 18 : Un bâtiment remarquable de l'usine Zsolnay**

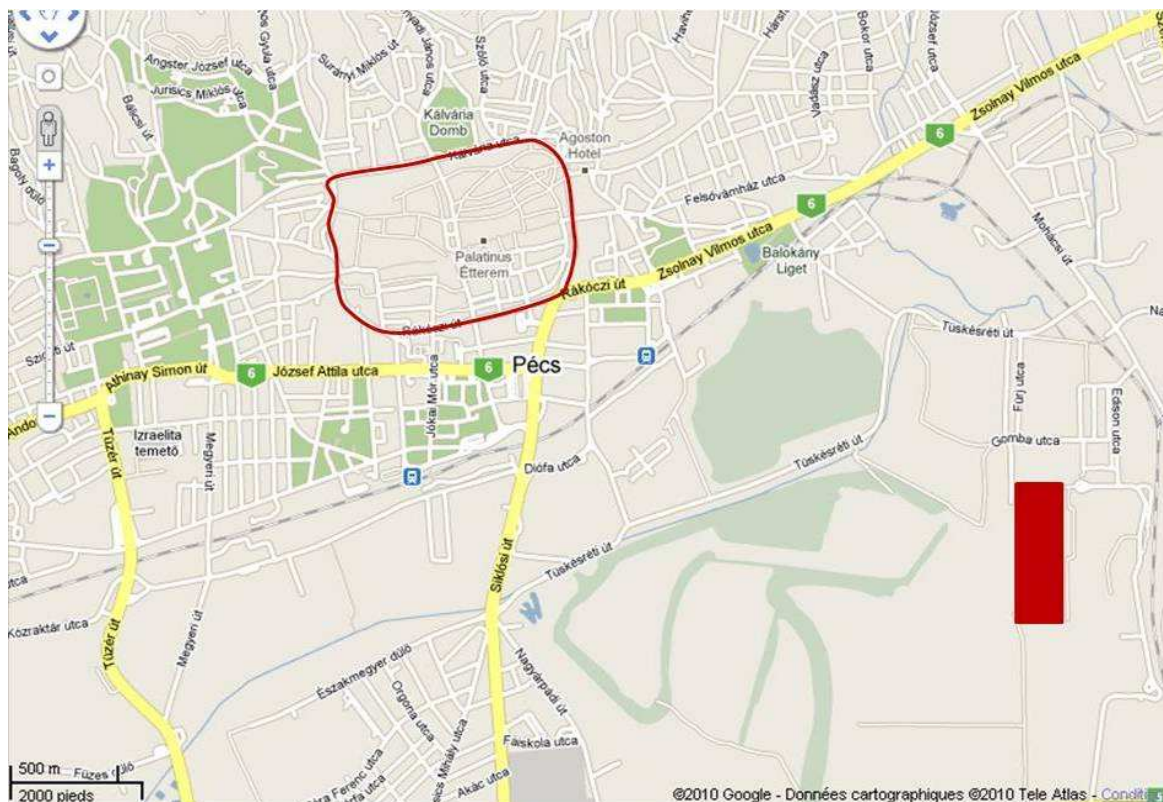
**Photographie 19 : Un bâtiment de l'usine Zsolnay**

Source : L. GUERIN, mars 2010



### 3.8. La centrale de production de chaleur et d'électricité de Pécs

#### 3.8.1. Histoire et localisation de la centrale de production de chaleur et d'électricité de Pécs



**Figure 46 : Localisation de la centrale de production de chaleur et d'électricité de Pécs**

Source : Google Maps, 2010

L'usine d'énergie et de chaleur de Pécs a été créée au début du XX<sup>ème</sup> siècle, à proximité des mines de charbon qui l'alimentaient. En 1959, l'usine est déplacée de son emplacement initial sur les collines de Mécsek, vers son emplacement actuel, dans la plaine au sud est de la ville. Depuis 2004, plusieurs unités de la centrale sont passées d'un fonctionnement au charbon, à un fonctionnement au gaz et à la biomasse.

En Hongrie, le secteur de l'énergie dépend à la fois du ministère de l'économie et des transports, et du ministère de l'eau et l'environnement, via les décrets sur la régulation de la pollution de l'air. Cela a influencé, avec l'entrée de la Hongrie dans l'Union Européenne, l'évolution du type de combustible utilisé par la centrale.

C'est en 2007 que l'usine est acquise à 99,94% par Dalkia, entreprise française, filiale de Veolia Energie et EDF. Elle fait partie des plus grandes centrales biomasse combinées d'Europe. La centrale alimente le réseau de chaleur de Pécs et de ses alentours, deuxième plus grand réseau de chaleur de Hongrie.



### 3.8.2. Les combustibles utilisés pour la production de chaleur et d'électricité

Le terme d'énergie biomasse désigne tous les produits combustibles que l'on peut trouver à l'état naturel comme la paille, le bois, ...

L'énergie biomasse est aujourd'hui l'énergie renouvelable la plus présente et la plus utilisée en Hongrie, même si son utilisation est très faible au regard des autres combustibles existants comme le charbon ou le nucléaire.

| COMBUSTIBLE          | 2000   | 2005   | 2010   | 2020   |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Charbon</b>       | 27,7 % | 22,2 % | 20,9 % | 18,4 % |
| <b>Essence/huile</b> | 12,6 % | 16,4 % | 16,1 % | 19,6 % |
| <b>Gaz</b>           | 18,9 % | 21,9 % | 25,8 % | 27,7 % |
| <b>Nucléaire</b>     | 40 %   | 38,3 % | 36 %   | 33,2 % |
| <b>Autres</b>        | 0,8 %  | 1,2 %  | 1,2 %  | 1,1 %  |
| <b>Total</b>         | 100 %  | 100 %  | 100 %  | 100 %  |

**Tableau 22 : Part des différents combustibles utilisés dans la production d'énergie en Hongrie**

Source : Initial project information document, 2004

Le bois est le combustible utilisé dans l'unité biomasse de la centrale de production de chaleur et d'électricité de Pécs.

#### 3.8.2.1. Utilisation du bois et durabilité

##### *Forêts et biomasse*

Le territoire hongrois est couvert à 19% de forêt, dont une partie est exploitée pour l'industrie énergétique et sylvicole. Il existe actuellement en Hongrie 300 000 Ha de plantations vouées à la production électrique, et tous les ans, 10 millions de m3 de bois sont destinés, sous différentes formes, à la production d'énergie. 42% du bois de construction produit est utilisé comme combustible (bois de chauffage), le reste étant destiné à l'industrie ou à l'export.

Dans le cas de la centrale de Pécs, le bois utilisé provient :

- A 70% d'exploitations forestières présentes dans la région. Ce sont des arbres malades, ou trop déformés pour une utilisation plus noble comme la menuiserie, qui sont utilisés par la centrale. Ce bois arrive généralement par train, ou par camion.
- A 30% des déchets de l'industrie du bois, et arrive sous forme de copeaux qui sont stockés pour faire face aux aléas des livraisons

##### *Gestion des ressources forestières*

La question de la durabilité de la gestion forestière est au cœur du label « développement durable » affichée par l'usine biomasse. La production de bois de construction se fait donc sur la base d'un plan de gestion durable de la forêt. Les fournisseurs de bois de l'unité biomasse de Pécs se sont tous engagés par contrat avec la centrale à gérer durablement leurs forêts et à replanter tout arbre coupé. Tout le bois acheté par la centrale biomasse est labellisé comme provenant d'exploitations durables.



### **3.8.2.2. Biomasse et production d'énergie**

L'usine biomasse et cogénération gaz de Pécs fournit aujourd'hui un total de 313 MWth de chaleur, et 182 MWe d'énergie électrique – dont 50 MWe proviennent de la biomasse-, qui fournissent 30 000 logements en énergie. L'usine fournit également de la vapeur pour une vingtaine de manufactures.

### **3.8.3. Objectif du renouvellement de l'usine de Pécs**

Les résultats liés à l'établissement de l'usine biomasse et cogénération électrique de Pécs visent à appuyer l'objectif suivant : assurer un environnement durable, en traitant les thématiques « changement climatique » et « gestion de la pollution environnementale ».

L'objectif principal de la nouvelle centrale biomasse et cogénération électrique de Pécs est de fournir à la ville une source de chaleur fiable même dans lors des pics de consommation, et de générer une électricité renouvelable afin de réduire l'émission de gaz à effet de serre, ainsi que la pollution de l'air liée à la combustion des carburants jusqu'alors utilisés par l'une des unités de la centrale.

### **3.8.4. Aspects économiques liés au projet de l'usine de Pécs**

#### **3.8.4.1. Financement du renouvellement de l'usine**

Le passage de l'usine charbon à l'usine combinée biomasse et cogénération électrique a engendré des coûts de l'ordre de 27 millions d'euros, dont 75 000 ont été apportés par le PCF (Prototype Carbon Fund), fond regroupant à la fois des entités publiques et privées, qui a été créé pour soutenir les projets visant à de fortes réductions d'émission des gaz à effet de serre. Six entreprises d'état et dix-sept entreprises privées ont investi dans le PCF.

#### **3.8.4.2. Aspects économiques de la durabilité**

L'entrée sur le marché de Pannonpower (exploitant de l'usine), et de gros besoins en bois annoncés pour faire tourner son unité biomasse, sont susceptibles d'avoir les effets suivants :

- Rentabilisation de la production et de la vente de bois, alors qu'actuellement, le prix de vente est inférieur au prix de revient de la récolte de bois
- Renforcement du marché local, avec baisse des exports de bois vers l'Italie
- Assurance d'une gestion durable de la forêt grâce à des contrats de longue durée entre Pannonpower et les producteurs, ainsi que la mise en place d'incitations financières fortes pour la replantation des arbres coupés.

Ces aspects contribuent à la durabilité du fonctionnement de la centrale de chaleur et d'électricité.

### **3.8.5. L'étude d'impact environnemental : vers une évaluation de la durabilité de l'usine**

Une étude d'impact environnemental a été menée pour interroger tous les aspects de la production du combustible biomasse (coupe, transport, et préparation du bois) à la lumière du



développement durable. Le plan de gestion environnemental comprend des schémas d'évaluation de la mise en place de l'unité biomasse, pour assurer que tout impact négatif pour l'environnement soit minimisé ou évité.

Le bilan carbone de la centrale devrait être neutre, car le CO<sub>2</sub> émis lors de la combustion n'est que celui qui avait été capté auparavant par les plantes.

### 3.9. Perception du développement durable à Pécs

La perception du développement durable en Hongrie se limite au travers de cette étude à l'observation et au recueil d'informations réalisés lors d'un court séjour à Pécs.

Dans un contexte encore marqué par la transition entre le régime communiste et la république actuelle, la Hongrie dispose d'un système de financements centralisé qui semble limiter la capacité des communes à mettre en œuvre leurs projets urbains. Nous avons également ressenti une absence de projection à long terme dans la planification de la ville puisqu'il semblerait que le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme soit très affecté par les cycles électoraux. En effet, les divers chantiers actuellement en cours traduisent un système d'interventions ponctuelles sur l'espace. La nécessité de respecter les délais induits par le statut de Capitale Européenne de la Culture 2010 explique le nombre et l'importance de travaux simultanément entrepris par la ville. De plus, ce manque de vision à long terme s'observe au travers du projet de rapprochement entre l'ancienne et la nouvelle ville (respectivement au nord et au sud). En effet, alors que cette réflexion remonte à une vingtaine d'années, il semblerait que certains sujets restent encore à approfondir.

Le développement durable ne fait ainsi pas explicitement partie du discours politique, contrairement à la France où il est presque systématiquement instrumentalisé et constitue un élément de marketing urbain. Nous n'avons que des hypothèses pour justifier cette absence ressentie, autant dans le discours que dans les stratégies urbaines. De plus, les limites de nos interprétations sont notamment liées au statut des acteurs rencontrés, essentiellement du secteur public, alors que le secteur privé tient une place importante en Hongrie.

L'absence du « développement durable » dans le discours pourrait donc être due à la récente entrée de la Hongrie dans l'Union Européenne qui fait que le pays n'est pas encore parvenu à décliner les orientations européennes de développement durable au niveau local.

Il est également probable que la transition débutée en 1989 ne soit pas terminée et ainsi que les objectifs actuels de reconversion s'orientent principalement vers un futur proche, situation à laquelle s'ajoute un important endettement de la ville de Pécs. Les priorités actuelles de la ville seraient donc, par exemple, plutôt de l'ordre de l'assainissement de la ville nouvelle.

La volonté d'ouverture vers les Balkans pour restaurer le triangle Pécs-Zagreb-Belgrade est un autre élément du contexte dans lequel s'insère Pécs et caractérise la situation de la Hongrie, pays membre de l'Union Européenne recherchant sa place en Europe centrale.

Pécs poursuit un objectif de reconversion suite à la fermeture des mines de charbon et d'uranium, qui marque la ville par une perte importante de population et la présence de terrains industriels abandonnés. Le statut de Capitale Européenne de la Culture pourra servir de levier à la ville pour tourner son économie vers le tourisme culturel, basé sur un riche patrimoine local. Vecteur potentiel de développement et d'attractivité, la culture semble en effet représenter l'axe essentiel de développement pour Pécs.



Nous pouvons toutefois soulever la question de la viabilité d'une reconversion économique, basée sur des fonds européens. Le centre culturel de Zsolnay devrait être terminé pour le printemps 2011, et les potentielles connexions au centre historique ne viendront probablement que plus tard. Ce projet suffira-t-il à créer une nouvelle centralité et à impulser un nouveau développement vers le centre historique ? Le problème se pose, notamment en raison de la dévitalisation de la rue principale du centre historique (Király utca) due au manque de compétitivité de ses commerces face à l'ouverture du récent centre commercial, situé plus au sud. De façon générale, la juxtaposition de projets sans insertion dans un contexte global ne peut suffire à former un projet de territoire cohérent. Des connexions entre les cinq projets de Pécs 2010 avec le reste du tissu urbain permettront en partie d'assurer la viabilité d'un développement fondé sur ces aménagements. D'autres questions se posent au sujet de la pérennité des projets. La ville a certes reçu des fonds importants grâce à son statut de Capitale Européenne de la Culture, mais nous pouvons nous interroger sur son futur : que se passera-t-il lors de l'arrêt des financements ? Comment le fonctionnement et l'entretien des infrastructures construites vont-ils être réalisés ?

Concernant la dimension sociale, nous nous questionnons également quant aux retombées de l'événement Pécs 2010 sur la population locale, qui semble avoir eu une place limitée dans la construction du projet de Capitale Européenne de la Culture. La difficile compréhension par les habitants de l'action publique menée dans le cadre de Pécs 2010 pourrait renforcer le manque d'implication de la population dans les projets d'aménagement de la ville. Il est de plus à noter que la place principale où se situe la mosquée Gazi Kaszim Pasa, monument emblématique de Pécs, a vu ses espaces verts remplacés par des pavés dans le cadre de la réhabilitation des espaces publics du projet de Capitale Européenne de la Culture. Le réaménagement de cette place est d'ailleurs perçu comme inutile par les quelques habitants de Pécs que nous avons rencontrés.

Cependant, si le développement durable n'est pas présent et affiché de façon explicite, il s'observe néanmoins dans la volonté de la ville de construire un développement viable s'appuyant sur le patrimoine culturel, en comptant sur le statut de Capitale Européenne de la Culture pour jouer le rôle de catalyseur.



#### 4. GRILLE D'ANALYSE TRANSVERSALE PAR THEMATIQUE ET FICHES DE SYNTHESE DES PROJETS ETUDIES

|   | Tramway  | « Ecoquartier » de Monconseil   | Centre historique de Tours   | Espaces publics  | Quartier culturel de Zsolnay   | Usine de production de chaleur et d'électricité  |
|---|--|---|--|--|--|--|
| Techniques environnementales mobilisées | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transport propre par excellence</li> <li>- Chantier « à nuisances maîtrisées »</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Normes environnementales : efficacité thermique et label « Habitat et Environnement »</li> <li>- Pas de système de chauffage centralisé</li> <li>- Lutte contre l'étalement urbain</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration énergétique des bâtiments</li> <li>- Les transports en communs sont peu fréquents sur l'axe Est/Ouest.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Irrigation des espaces verts par l'eau des ruisseaux</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les nouveaux bâtiments sont annoncés comme atteignant une haute efficacité énergétique.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Energie renouvelable</li> <li>- Gestion durable de l'exploitation forestière</li> <li>- Réduit la pollution de l'air</li> <li>- Mauvaise implantation, nuisances olfactives pour les habitants</li> </ul> |
| Cadre de vie et dimension sociale       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégration des quartiers sociaux dans le tracé du Tramway</li> <li>- Accessibilité pour tous (tarification)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mixité respectée au niveau des logements et des différentes infrastructures présentes</li> <li>- Des questions quant à l'appropriation du quartier par les nouveaux habitants</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mixité sociale en évolution (augmentation des prix mais apport d'aides)</li> <li>- Renouvellement des espaces publics</li> <li>- Recherche de mixité fonctionnelle</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Connecte les quartiers, réduit l'effet ségrégatif</li> <li>- Lieux de rencontres pour tous</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mixité fonctionnelle (musée, industrie, tourisme, restauration, éducation, arts...)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque de données sur le prix de l'énergie aux clients</li> </ul>   |
| Mobilité                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- La recherche de l'intermodalité et du développement des mobilités douces</li> <li>- Des questionnements quant à l'importance du report modal</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Place de la voiture limitée mais ce n'est pas un « écoquartier » sans voiture</li> <li>- Intégration dans les divers réseaux de transport, dont celui du tramway</li> <li>- La rue Daniel Mayer semble scinder le quartier en deux.</li> </ul> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incitation aux transports doux : piétonisation, place de la voiture limitée (parking payants)...</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- La nécessité de connecter cet espace au centre historique par des mobilités douces.</li> <li>- Proximité d'un axe routier structurant</li> </ul>                        |  |
| Economie                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dynamisation de l'espace urbain</li> <li>- Création d'activités</li> <li>- Certains secteurs importants (zones d'activités et commerciales) ne sont pas sur le tracé du tramway</li> <li>- Viabilité financière</li> <li>- Anticiper les mutations engendrées, en particulier les plus-values immobilières</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Secteur économique présent mais regroupé principalement dans une seule zone</li> <li>- Viabilité financière</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lieu possédant une forte attractivité touristique</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cadre de vie amélioré, plus d'attractivité</li> <li>- Multifonctionnalité des espaces publics</li> <li>- Mixité sociale et générationnelle</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attractivité pour le tourisme</li> <li>- Redynamisation de la production</li> <li>- Viabilité financière</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcement du marché local de la production et vente de bois</li> </ul>   |
| Préservation et mise en valeur          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Insertion dans l'hypercentre par le respect du patrimoine architectural</li> </ul>  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en valeur du patrimoine</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en valeur de certains bâtiments</li> <li>- Valorisation de la « mémoire » et de l'identité du lieu : valorisation des cinq éléments urbains composant les espaces publics : les puits, les places, les rues, les parcs et les aires ludiques de plein air</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Valorisation du savoir local</li> <li>- Mise en valeur de l'architecture</li> <li>- Pôle culturel peut engendrer un manque de dynamisme dans l'hypercentre ?</li> </ul> |  |
| Gouvernance                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implication de nombreux acteurs</li> <li>- Participation et concertation : réunions publiques, expositions et site internet</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implication de nombreux acteurs mais certains manques de communication</li> <li>- Difficultés avec certaines associations</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réunions participatives</li> <li>- Participation des acteurs privée (aides financières pour les travaux)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque d'intégration des habitants dans la phase de réflexion</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque de cohérence avec le projet de développement de la ville : axe de développement (O/E) et la ville souhaite (N/S)</li> </ul>                                      |  |

Tableau 23 : Intégration du développement durable dans les projets étudiés à Tours et à Péc

Source : Atelier DA5, EPU-DA, 2010

Points forts  
Points faibles



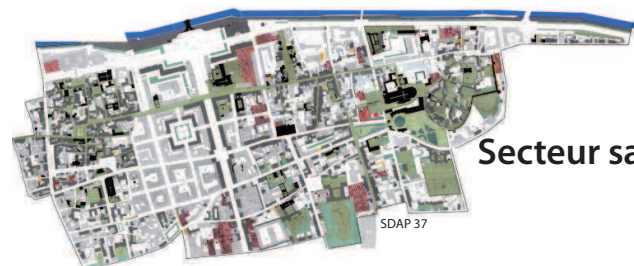
# L'Aménagement urbain durable en pratique

## Regards croisés France-Hongrie

### Cas de **Tours** et de **Pécs**

Les projets étudiés...

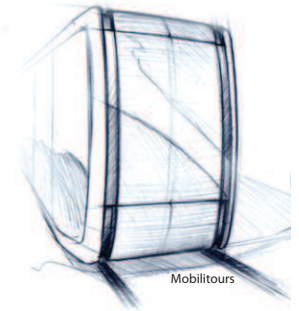
... à **TOURS**



Secteur sauvegardé

ZAC Monconseil

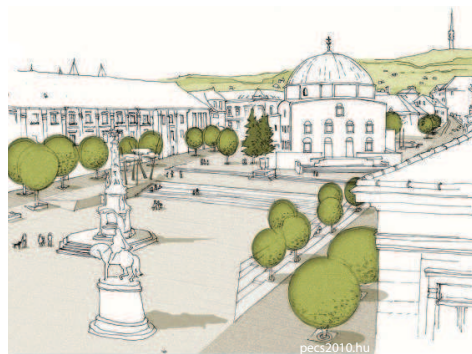
Tramway



... à **PÉCS**



Usine de production  
de chaleur et d'électricité



Revitalisation  
des espaces publics

Quartier culturel  
de Zsolnay





# Tramway

TOURS

## Contexte



Premier pôle urbain de la région Centre, l'agglomération tourangelle se développe de plus en plus rapidement. La population de Tour(s)plus a augmenté de 10% en 25 ans. Les prévisions à 2020 montrent que les habitants du territoire du SITCAT seront plus de 300 000. Cette croissance doit être gérée, anticipée et canalisée, notamment en matière de déplacements. Dans cette optique, Tour(s)plus a lancé le projet MobiliTours de restructuration de l'ensemble du réseau de transport en commun de l'agglomération pour répondre à la saturation du réseau actuel.

Le projet de tramway à Tours répond d'une part aux critères définis par le Grenelle Environnement : rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs, qualité de service, desserte des grands équipements, désenclavement des quartiers sensibles, intermodalité, diminution des émissions de CO<sub>2</sub>. A ce titre, le projet de tramway s'inscrit dans :

- la Stratégie Nationale de Développement Durable, qui évoque la nécessité du développement du transport durable,
- le Plan Climat National, qui encourage le développement des transports doux afin d'atteindre l'objectif du « facteur 4 ».

D'autre part, ce projet s'insère, au niveau de l'agglomération tourangelle, dans :

- le Plan local de l'Urbanisme (PLU), qui propose une alternative à la logique du « tout-voiture »,
- le Plan de Déplacements Urbains (PDU), qui prévoit un réseau de transport en commun multimodal,
- le Plan Climat Territorial, qui cherche à réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de Tour(s)plus.

## Chiffres clés

- Première ligne de 15,5 km
- 32 stations.
- 50 000 voyageurs par jour (= 3 600 voyageurs/heure de pointe/sens)
- 3 parcs relais

## Maîtrise d'ouvrage

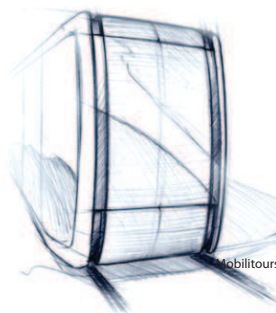
SITCAT (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle)

## Assistance à maîtrise d'ouvrage

Cité Tram  
(Société d'Équipement de la Touraine (SET) + Transamo)

## Objectifs

- améliorer la compétitivité des transports urbains afin de les rendre plus attractifs en favorisant leur rapidité et leur accessibilité ;
- diminuer leurs impacts écologiques ;
- favoriser l'intermodalité et l'étoile ferroviaire ;
- relier les points les plus fréquentés, générateurs de déplacements ;
- dynamiser l'activité économique et commerciale des quartiers.





# Tramway

TOURS

*Le projet du tramway, accompagné par le renforcement du réseau de bus, trouve une application dite « durable » sur le territoire, tant dans sa réalisation et son fonctionnement que dans sa compétitivité par rapport au transport automobile.*

# Approche durable

## Echelle du tramway

Le projet de tramway respecte l'environnement. En effet, électrique, il ne rejette pas de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et est très silencieux. De plus, pour limiter les impacts sur la population, le chantier est déclaré « à nuisances maîtrisées » et une charte d'engagement doit être signée par les entreprises de construction. Enfin, le tramway s'insère dans le tissu urbain existant, en particulier au niveau de l'hypercentre où il respecte le patrimoine architectural.



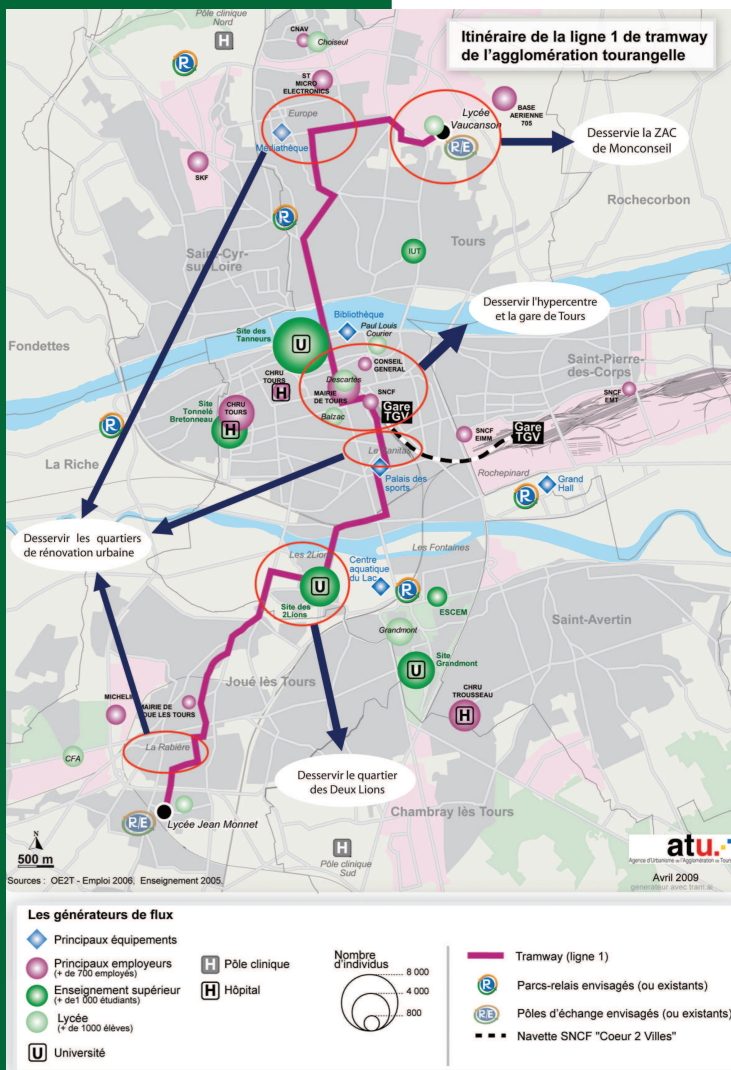
SITCAT, 2009

Ce projet présente une dimension sociale. En effet, il est accessible par tous et permet une meilleure accessibilité des principaux lieux de vie et d'emplois de l'agglomération. Il contribue à un report modal et se fait en lien avec une politique de développement des réseaux cyclables.

Cependant, la place de la voiture n'est pas restreinte en raison du tramway et il ne s'agit donc que d'un nouveau choix de mode de transport qui ne conduira pas nécessairement à un réel report modal. En outre, le choix consistant à relier les principales zones d'habitat social au centre de l'agglomération ne permet pas de desservir les zones d'activités et commerciales périphériques génératrices de déplacements.

D'un point de vue économique, le tramway permet la dynamisation de l'espace urbain, la création d'activités et l'augmentation de l'attractivité commerciale et économique des zones desservies. De plus, les travaux du tramway permettent la création d'emplois directs ou indirects. Enfin, la mise en place du tramway s'accompagne de la réalisation de projets urbains d'envergure.

Un des enjeux importants reste cependant de savoir anticiper les mutations engendrées par le tramway, en particulier les plus-values immobilières.



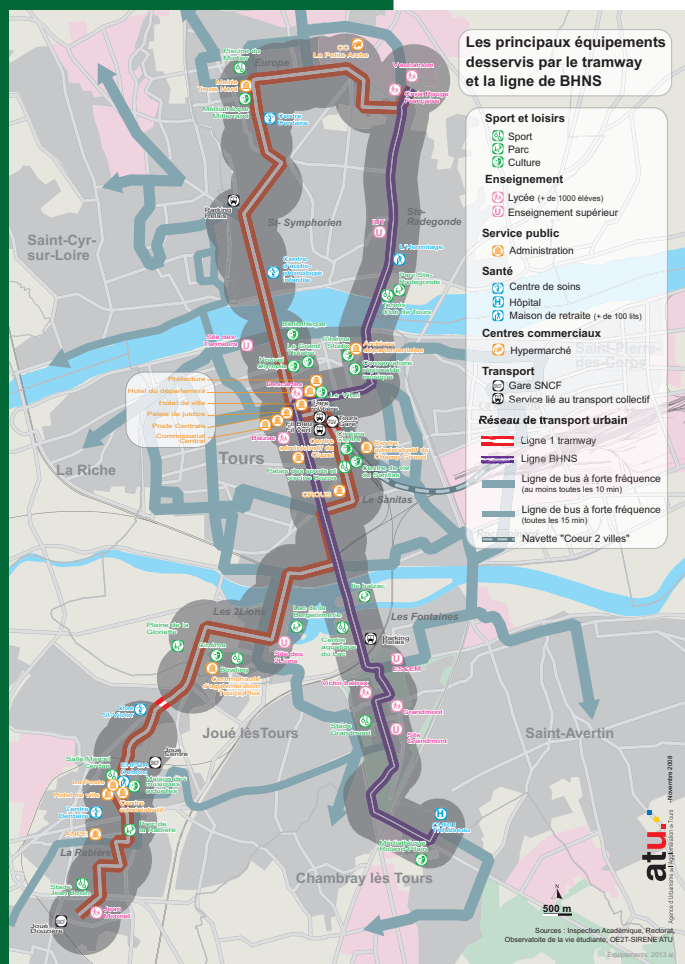


# Tramway

TOURS

# Approche durable

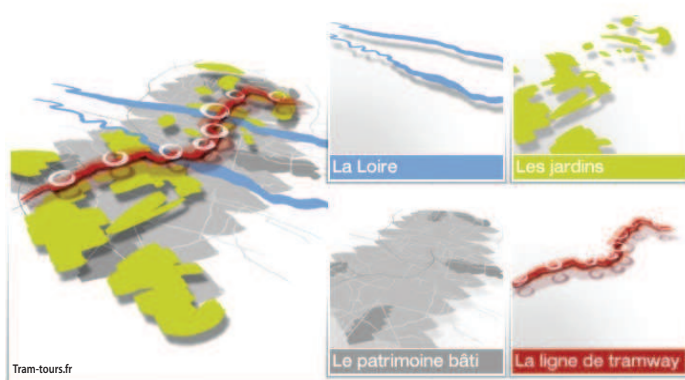
## Intégration du tramway dans le tissu urbain



### Le tramway : un objet identitaire de la Touraine

Le tramway contribue au renforcement de la cohésion territoriale de l'agglomération en valorisant les quartiers d'habitat social et en améliorant la mobilité des résidents.

Il renouvelle également l'image de la ville et est développé comme le « quatrième paysage » de la Touraine.



### Le corridor du tramway : zone d'influence et d'attractivité

... 61 650 habitants, 32 700 salariés, 21 800 étudiants et scolaires, 29 établissements scolaires.

Le corridor est une zone de densification préférentielle du bâti, d'incitation au report multimodal et de minoration du stationnement.

### Une importante phase de concertation

- mise en place de réunions publiques, d'expositions et d'un site internet afin de recueillir les avis de l'ensemble des acteurs et citoyens ;
- réalisation d'une consultation publique pour le choix du matériel roulant ;
- ouverture d'une Maison du tramway et de réunions de lancement de chantier pour tenir les habitants informés de l'évolution du projet.

Les éléments clés du développement durable sont présents à toutes les échelles du projet du tramway : protection de l'environnement, préservation et mise en valeur du patrimoine, amélioration du cadre de vie et de développement de la mixité sociale, de viabilité économique et de démocratie participative avec l'intégration de tous les acteurs de la ville dans la gouvernance du projet.

Cependant, la mise en place du tramway ne réduit pas la place de la voiture dans la ville et ne contraint pas les usagers à utiliser ce mode de transport, celui-ci ne desservant pas les zones d'activités et commerciales périphériques. Il est également nécessaire d'anticiper les mutations futures, telles que les plus-values immobilières, dans le corridor du tramway, qui pourraient impacter l'économie locale.





L'acquisition foncière de la ZAC de Monconseil s'est réalisée progressivement depuis 1980. Les objectifs du projet initial de ces années ont évolué et s'inscrivent aujourd'hui dans une démarche plus globale, intégrant ainsi la volonté des politiques de faire de cette ZAC un écoquartier.

### Vers la recherche d'une centralité complémentaire

La ZAC de Monconseil est située sur le plateau de Tours-Nord, division officielle de la Ville de Tours née de l'annexion des communes de Saint-Symphorien et de Sainte-Radegonde en 1964.

Dans l'environnement de la ZAC, se trouvent :

- au nord-est : les secteurs d'activités économiques et commerciales du pôle Petite Arche-Fusaparc et de l'Espace Tours Synergie ;
- à l'est : le quartier de l'Europe, composé principalement de grands ensembles sociaux ;
- au sud : des habitats individuels de type pavillonnaire.

L'environnement immédiat du périmètre de la ZAC correspond à ce dernier type d'habitat.

### Chiffres clés

- 20 ha
- 85 000 m<sup>2</sup> logements
- 17 000 m<sup>2</sup> SHON
- activités économiques
- 8 500 m<sup>2</sup> équipements publics
- environ 1000 logements
- 2000 à 3500 habitants
- 20 M€

### Maîtrise d'ouvrage

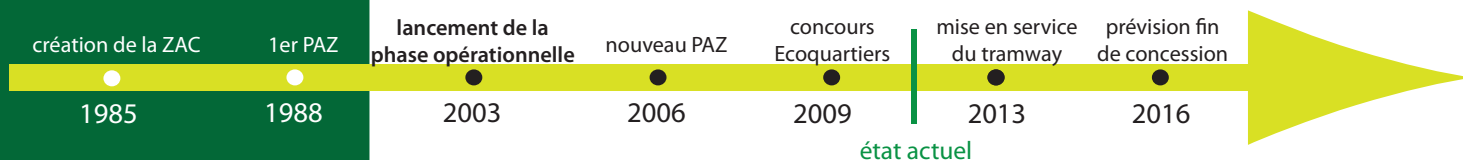
- 17 ha : OPAC de la Ville de Tours
- 3 ha à vocation économique : Tour(s) plus

### La volonté de créer un écoquartier

Le développement durable est au cœur des stratégies de développement urbain et l'élaboration de ce projet prend en compte les orientations et les objectifs des documents stratégiques existants et à venir (PLH, SCOT, trame verte, Plan climat). Le projet a également participé à l'appel à projet Ecoquartier lancé par le MEEDDM en 2009, dans le cadre du Plan Ville Durable. Même si ce projet n'a pas été retenu dans le palmarès, la participation au concours a permis d'animer leur démarche. De plus, la Ville de Tours participe au club opérationnel Ecoquartier qui a pour objectif de recenser les bonnes pratiques (support méthodologique) et d'apporter un soutien technique aux collectivités dans leurs futurs projets.

### Objectifs

- répondre à une demande de logements en luttant contre l'étalement urbain ;
- créer une nouvelle centralité à Tours-Nord grâce à un quartier multifonctionnel accueillant une population diversifiée ;
- ancrer le projet dans une perspective de durabilité.







Eva Samuel Architecte et Associés, 2005

## Les formes urbaines comme éléments déterminants du développement durable

Espace jusqu'alors en retrait de l'espace urbain, la ZAC de Monconseil est peu visible dans la ville de Tours. L'objectif principal concernant la conception des formes urbaines est l'intégration de ce quartier au tissu urbain existant. Il se décline en plusieurs intentions :

- tisser des liens avec l'extérieur du quartier,
- constituer des réseaux à différentes échelles,
- adapter les formes urbaines pour créer une dynamique de quartier diversifié et non pas monofonctionnel.

*La composition urbaine est une histoire et pas un dessin.*

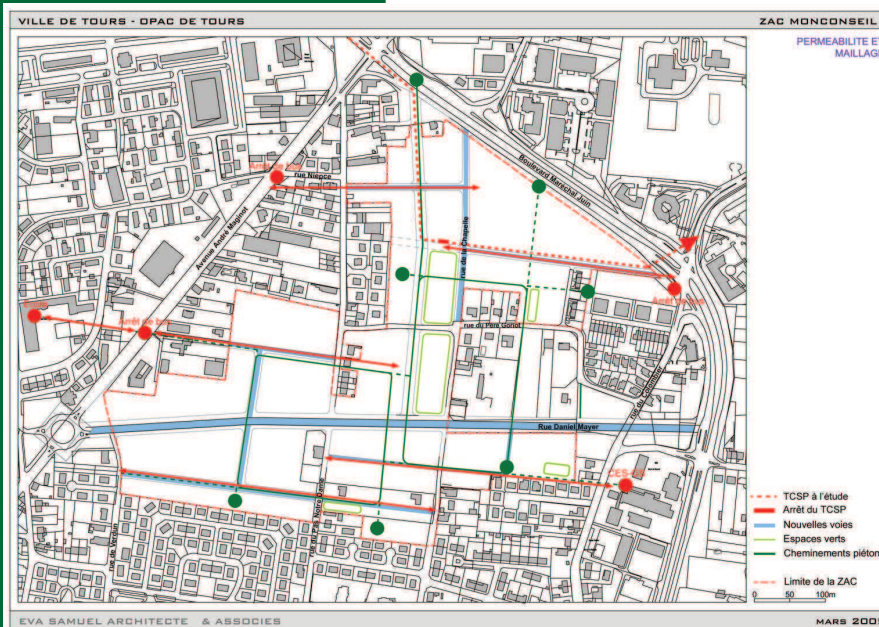
Eva Samuel  
architecte-urbaniste

### La recherche des liens d'usage qui font sens

... identifier les infrastructures et équipements significatifs à proximité du quartier.

### L'implantation des équipements publics

... insérer les équipements publics dans le maillage établi ;  
... faire le choix d'une variété de formes, de tailles et de situations des espaces communs pour créer une dynamique de quartier.



### La recherche d'une intégration paysagère dans le tissu urbain existant

... augmentation progressive de la hauteur des bâtiments et enroulement des échelles.

### La volonté d'une mixité fonctionnelle

... la convertibilité des rez-de-chaussée des bâtiments de la rue Daniel Mayer en commerces

... mais la concentration des terrains à vocation économique en un unique espace.

### Redéfinir le rôle de la rue

... affirmer la rue Daniel Mayer comme un lieu de vie et non pas uniquement comme un axe de circulation.



Eva Samuel Architecte et Associés, 2005



# ZAC Monconseil

## TOURS

Un bouquet de mobilité durable :  
tramway, bus, cheminements piétons et vélos

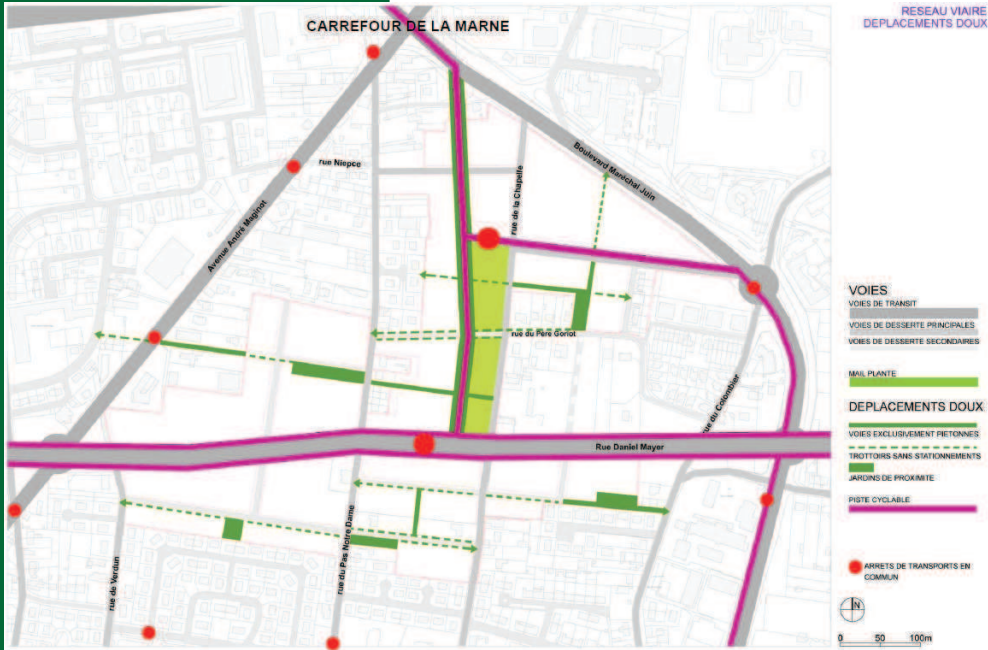
## Approche durable

## Mobilité durable et accessibilité

## Le stationnement des vélos à l'échelle des habitations

Le règlement de la ZAC impose :

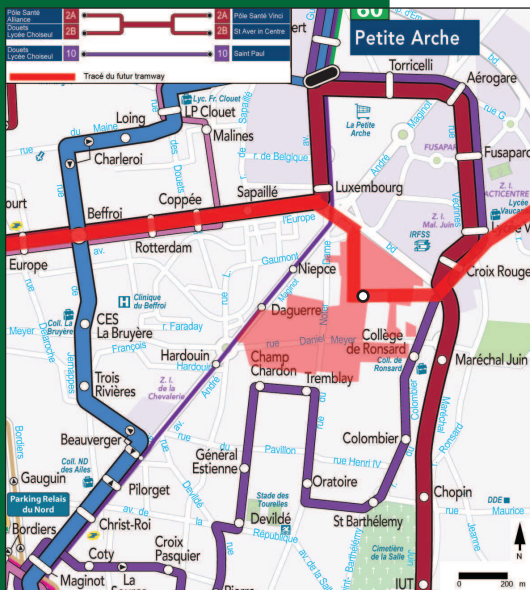
- “le stationnement aisé d’au moins un vélo même en présence de la voiture” pour le garage des maisons individuelles,
- des locaux à vélos pour les logements intermédiaires et sur la base d’un vélo pour deux logements pour les immeubles collectifs.



### La place de la voiture à l'échelle de la ZAC

Monconseil n'est pas un écoquartier sans voiture mais la place de celle-ci y est limitée par une obligation de construction de 80 à 100% des places de parking en sous-sol.

La rue Daniel Mayer est particulièrement passante et semble scinder le quartier en deux. Elle pourrait devenir un raccourci privilégié pour passer de l'avenue Maginot à l'avenue du Maréchal Juin en évitant le carrefour de la Marne et nuire ainsi au cadre de vie des habitants de Monconseil.



### L'intégration de la ZAC dans le réseau de transport existant et à venir

### Un maillage de cheminements piétons et de pistes cyclables

La ZAC peut être traversée du nord au sud et de l'est à par les piétons et cyclistes. Les cheminements piétons relient notamment la ZAC aux équipements scolaires proches et des servitudes de passage sont prévues par le PAZ.

### La desserte par le bus

Deux lignes urbaines et une ligne suburbaine desservent la ZAC de Monconseil, permettant d'accéder à la gare de Tours et au centre-ville en 15 minutes et à la faculté de Grandmont en 35 minutes.

*La desserte par le tramway à partir de 2013*

Avec une station de tramway au sein du quartier, la ZAC de Monconseil bénéficie d'un moyen de transport fondamental pour ses futurs usagers qui la rapprochera des parties centre et sud de Tours.

## L'intégration du développement durable au travers...

- ... de la performance énergétique des bâtiments
- ... de la gestion des eaux pluviales
- ... de la gestion des déchets





### Chiffres clés

- 90 ha du secteur sauvegardé
- 127 logements

### Maîtrise d'ouvrage

Agence privée  
commanditée par la ville de  
Tours : PACT ARIM

Les OPAH - Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat - se sont réalisées de manière continue depuis les années 1980. Chaque opération est indépendante mais s'inscrit dans la volonté de préserver des bâtiments de qualité et d'améliorer le cadre de vie. Les premières OPAH étaient très localisées et se limitaient à l'échelle du bâtiment ; elles intègrent aujourd'hui de plus en plus l'espace public et tiennent compte des opérations alentour.

### Situation dans la ville

Le secteur sauvegardé de Tours est situé au centre géographique de la ville. C'est donc un lieu stratégique qui draine des flux de population considérables (visiteurs, touristes, promeneurs, habitants). Il est donc important de maintenir l'attractivité du lieu et les opérations de rénovation ont donc contribué à redynamiser le secteur.

Le secteur sauvegardé est composé principalement de logements, des petits commerces et services restauration étant également présents en rez-de-chaussée des bâtiments.

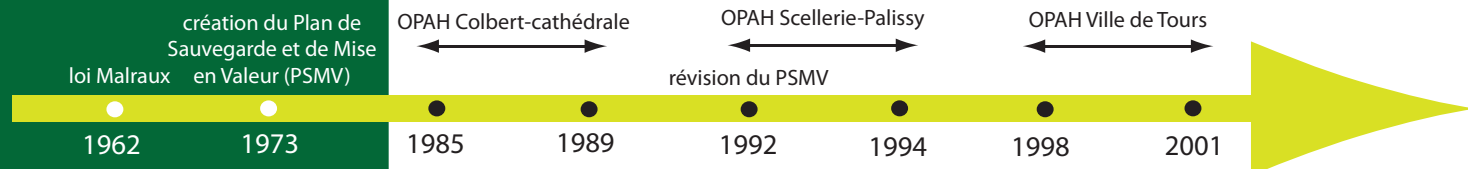
### La volonté, l'impulsion, l'origine du projet

La préservation du patrimoine et le souci de conservation de l'histoire pour les générations futures font partie intégrante des problématiques de développement durable. Les projets de réhabilitation ont évolué et de nombreuses opérations voient le jour telles que les OPATB (Opérations Programmées d'Amélioration Thermique des Bâtiments) ou les PIG (Projets d'Intérêt Général) qui concordent parfaitement avec les projets de développement urbain présentés dans les documents stratégiques tels que le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable).

La ville de Tours encourage vivement les particuliers à s'engager dans des opérations d'amélioration de leur habitat et met à leur disposition des conseillers en OPAH tels que l'Agence Urbanis ou encore des professionnels en énergétique tels que l'Agence Locale de l'Energie 37.

### Objectifs

- améliorer le plus grand nombre possible de logements, en maintenant dans la mesure du possible la population actuelle ;
- favoriser la diversité sociale et démographique par l'intervention d'organismes sociaux ;
- améliorer le cadre de vie des habitants et la qualité des espaces publics ;
- promouvoir le quartier sur les plans commercial et touristique et moderniser les commerces en rez-de-chaussée.





### Réutilisation du patrimoine et qualité du cadre de vie comme éléments phares du développement durable



Le cœur historique a subi une vague de dépeuplement relativement importante et fait face à des enjeux majeurs :

- réintégrer le cœur de la ville avec les quartiers alentours ;
- développer la circulation douce ;
- maintenir la diversité des habitants et la diversité des fonctions ;
- améliorer le cadre de vie.

#### Le maintien de l'identité du lieu

... identifier et conserver les bâtiments de qualité architecturale, historique ou culturelle.

#### La qualité du bâti

... remettre aux normes thermiques et énergétiques en vigueur chaque bâtiment qui subit des travaux.

#### Le renouvellement des espaces publics

... retravailler l'espace public, maintenir les équipements, retravailler l'accessibilité.



#### La volonté d'une mixité fonctionnelle

... encourager le commerce de proximité, favoriser les logements de grande taille pour réintroduire les grandes familles dans le quartier.

#### Le problème de l'évolution du quartier

... le quartier est sous cloche et il est très difficile de détruire un bâtiment pour en reconstruire un autre moins énergivore ou pouvant accueillir plus de population.

PSMV de Tours





# PÉCS

# Contexte



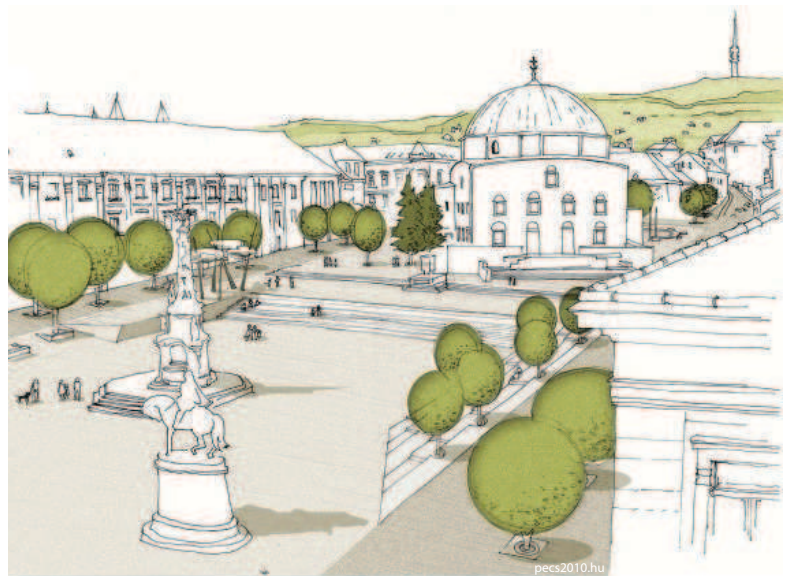
En 2010, en tant que Capitale Européenne de la Culture, Pécs affirme sa volonté de promouvoir son patrimoine et ses attractions culturelles comme moteur du tourisme de la région. Le programme de la Capitale Européenne de la Culture est pour la ville de Pécs l'opportunité d'introduire la réhabilitation des espaces publics dans les plans de développement urbain. Renouveler la forme et l'usage des espaces publics est d'une part un moyen de fournir à la ville un cadre agréable et vivant, qui puisse servir pour les représentations culturelles, et d'autre part l'occasion de connecter le centre ville de Pécs aux quartiers périphériques en perte de dynamisme.

## Chiffres clés

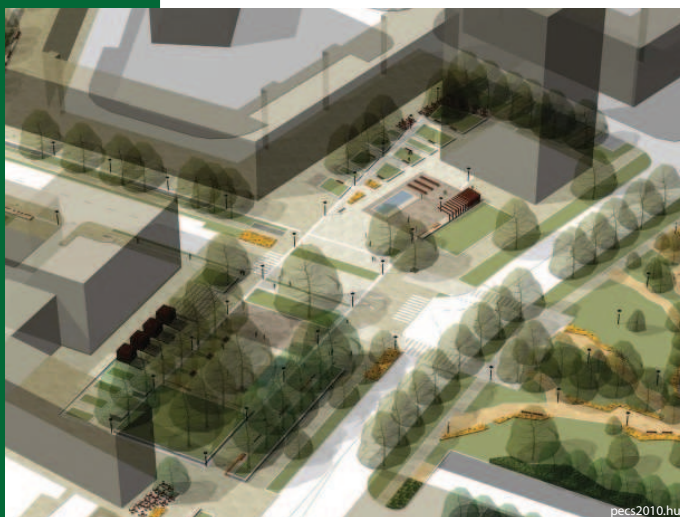
- 580 000 m<sup>2</sup>
- plus de 70 quartiers concernés
- 30 M€

## Maîtrise d'ouvrage

# Ville de Pécs



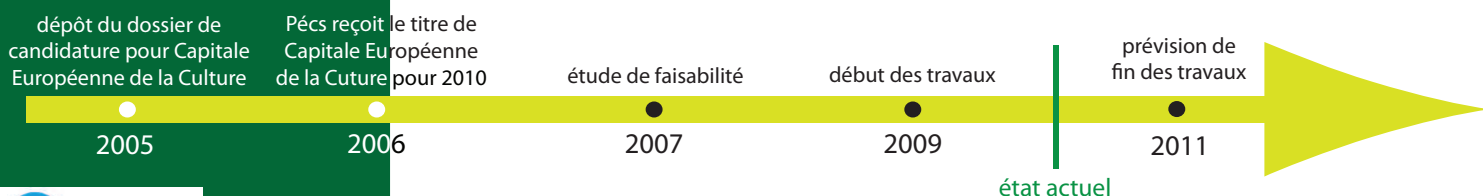
Centre ville de Pécs



Uránváros Centre

## Objectifs

- embellissement et attractivité de la ville ;
- espaces multifonctionnels ;
- espaces de rencontre des générations ;
- réduction de la circulation automobile ;
- promotion de la circulation des piétons et des cyclistes ;
- augmentation de la surface en espaces verts.





## A l'échelle de l'espace public

*Qualité de l'environnement/Utilisation économe des ressources*

- réduction de la place accordée aux déplacements automobiles et extension des voies piétonnes et cyclables vers le quartier Zsolnay ;
- restauration des puits ; irrigation des espaces verts par l'eau des ruisseaux.

*Valorisation de la « mémoire » et de l'identité du lieu*

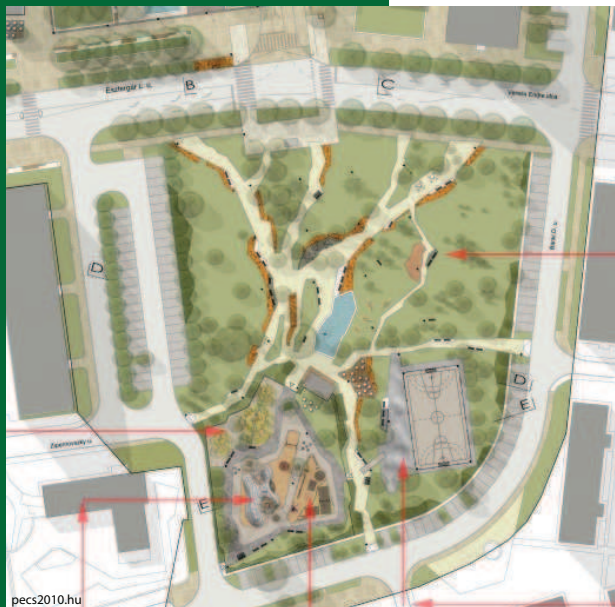
- valorisation des cinq éléments urbains composant les espaces publics : les puits, les places, les rues, les parcs et les aires ludiques de plein air ;
- rénovation du bâti qui borde la fin de la rue Király.

*Renforcement du lien social*

- multifonctionnalité des espaces publics ;
- mixité sociale et générationnelle.

## A l'échelle de la ville

- coût graduel du stationnement en fonction de la proximité du centre ville ;
- densification de la végétation ;
- connexion du centre ville avec les « sous-centres » périphériques.



Uránváros Centre

Le développement durable apparaît bel et bien dans les opérations de revitalisation des espaces publics de Pécs 2010. Pourtant, le moteur du projet semble reposer sur le souci de favoriser l'embellissement et l'attractivité de la ville, et ainsi de stimuler le tourisme à Pécs.

Or, les espaces publics, en tant qu'espaces de communauté, devraient trouver un dynamisme durable dans le temps par l'appropriation qui en est faite par les habitants, plus que par un passage éphémère des touristes. A ce titre, il semble que les habitants n'ont pas été suffisamment intégrés à la réflexion sur le projet et que la phase de concertation essentielle à des démarches de développement durable ait été réduite à l'approbation des idées d'aménagement par la population, en aval de la prise de décision.



Centre ville de Pécs



PÉCS



### Historique du site industriel

L'usine de porcelaine, de poterie et de céramique Zsolnay a été créée en 1853. La petite entreprise familiale locale est progressivement devenue de renommée internationale. Elle s'est agrandie employant dans son époque prospère plus de 2000 ouvriers et devenant ainsi une fierté de la ville de Pécs.

Dans les années 1990, la production de l'usine commence à décroître, en raison notamment de la concurrence accrue et de la reconversion économique entreprise par le pays suite à la chute du communisme. Face à cette perte de vitalité, la ville décide en 1999 de racheter l'intégralité de l'usine via la création d'une entreprise publique appelée « Zsolnay heritage ».

### La volonté de conservation et de mise en valeur du site

Dans l'objectif de conserver l'héritage culturel que représente l'usine, la municipalité a déposé un dossier de candidature pour classer les bâtiments auprès de l'Etat, qui a accepté en 2000 la classification de plusieurs édifices. La réflexion sur la requalification du quartier a dès lors été lancée et la première esquisse du projet de juillet 2000 a été révisée en 2003. Ce dossier a servi pour la rédaction du dossier de candidature pour Pécs Capitale Européenne de la Culture 2010. Lorsque le dossier a été retenu en 2005, les premières études de faisabilité ont été menées par l'Etat et le conseil municipal.

### Chiffres clés

- 5 ha
- 40 000 m<sup>2</sup> de bâtiments rénovés
- 12 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts
- Coût global : 40 M€

### Maîtrise d'ouvrage

- la Ville de Pécs à titre public et privé
- un unique cabinet d'architecte pour l'ensemble du projet

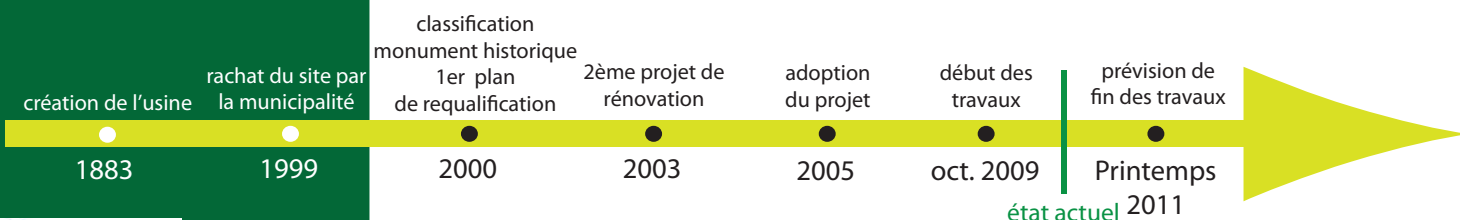


### Objectifs

De manière générale, le projet vise à mettre en valeur l'héritage culturel que représente l'usine de Zsolnay pour la ville de Pécs. Il s'agissait de proposer un projet de rénovation permettant de faire perdurer et de redynamiser la production internationalement reconnue de céramique.

De plus, ce projet s'efforce de valoriser cette renommée en l'utilisant comme levier pour le développement économique dans le secteur du tourisme.

Enfin, le projet vise à créer un véritable pôle culturel. Un tel projet pourrait constituer le moteur du développement de l'Est de la ville.

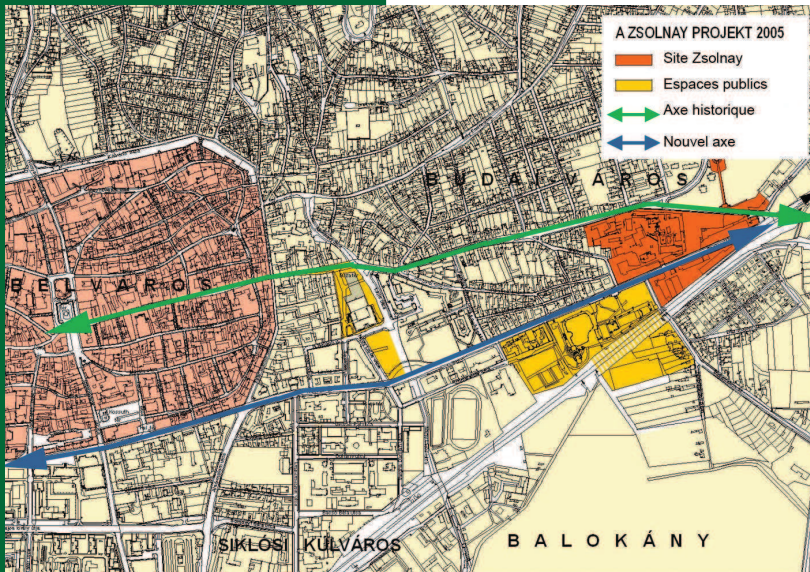




# Quartier culturel de Zsolnay

PÉCS

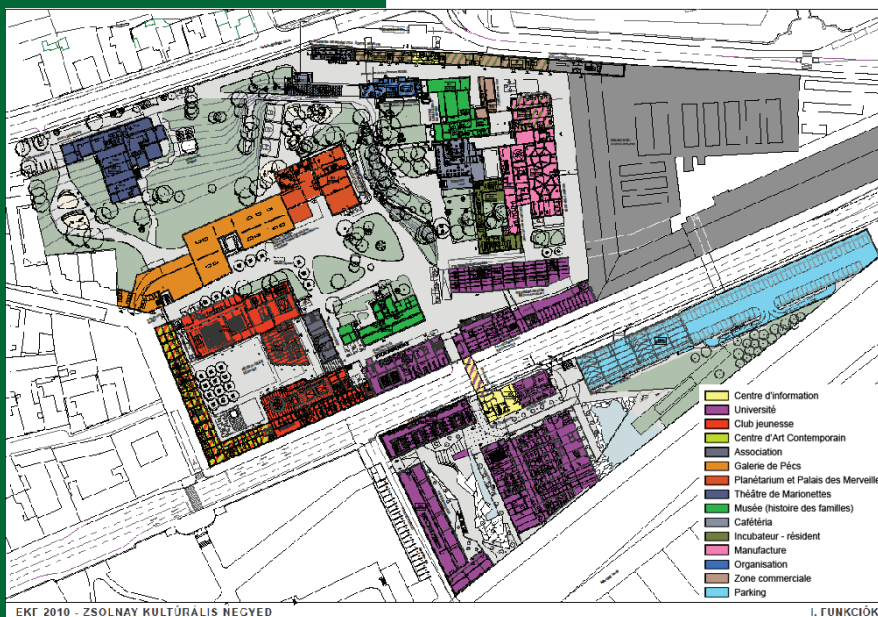
# Approche durable



*The meeting point of the historical and modern city axis.*

Istvan Komor  
directeur du projet

Le nouveau quartier Zsolnay est un projet de réhabilitation d'un site industriel internationalement réputé. Il s'agit en effet du plus vaste complexe industriel de Hongrie qui possède une qualité architecturale. Ce projet permet donc de protéger et de mettre en valeur l'héritage culturel qui constitue pour Pécs un réel vecteur d'identité locale.



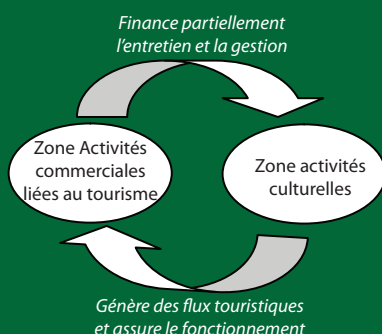
## La mixité fonctionnelle : un atout pour le dynamisme du quartier

Une plus-value du quartier au regard des critères du développement durable est sa mixité. En effet, sur 5 hectares, seront notamment présent un centre d'information touristique, une antenne universitaire, un club de jeunesse, un centre d'art contemporain, un planétarium, des restaurants et hôtels. Ainsi, les déplacements pourront être réduits et cette diversité permettra d'éviter la création d'un quartier déshérité et monofonctionnels. On peut cependant regretter l'absence de logements à l'exception d'une résidence universitaire.

## Une volonté de renforcer le lien entre mixité fonctionnelle et développement économique

Le quartier se découpe en 3 zones dédiées : aux activités culturelles, aux commerces et aux services, à l'exploitation industrielle.

Un système économique a été mis en place afin d'assurer la viabilité du projet. En effet la zone dédiée aux activités culturelles qui suscite l'intérêt touristique et génère des flux. Ces flux permettent d'assurer le bon fonctionnement des activités de service et de commerces de la seconde zone. Les bénéfices drainés par cette zone servent ensuite partiellement pour l'entretien et la gestion des activités culturelles.





# Usine de production de chaleur et d'électricité

## Contexte

PÉCS



L'usine d'énergie et de chaleur de Pécs, qui fonctionnait autrefois au charbon, compte depuis 2004 trois centrales principales : deux fonctionnent au gaz et une grâce à la biomasse. Elle alimente le second plus grand réseau de chaleur du pays.

Cette centrale appartenant aujourd'hui à Dalkia, filiale d'EDF et Veolia, qui a racheté 99,94% des parts en 2007, est l'une des plus grandes centrales biomasse combinées d'Europe.

### A propos de la biomasse

Le terme de biomasse regroupe tous les produits combustibles que l'on trouve à l'état naturel, comme le bois, la paille...

L'énergie biomasse est aujourd'hui l'énergie renouvelable la plus présente et la plus utilisée en Hongrie. Les forêts représentent 19% du territoire national hongrois. Au total, près de 10 millions de m<sup>3</sup> de bois sont destinés, sous différentes formes (rondins, copeaux,...), à la production d'énergie.

L'usine biomasse et cogénération gaz de Pécs fournit aujourd'hui un total de 313 MWth de chaleur et 182 MWe d'énergie électrique -dont 50 MWe proviennent de la biomasse-, qui fournissent 30 000 logements en énergie. L'usine produit également de la vapeur pour une vingtaine de manufactures.

### Chiffres clés

- 313 MWth de chaleur
- 182 MWe d'énergie électrique
- 30 000 logements
- 27 M€

### Exploitant

Pannonpower

### Objectifs

Les résultats liés à l'établissement de l'usine biomasse et cogénération électrique de Pécs visent à appuyer l'objectif suivant : assurer un environnement durable, en traitant les thématiques « changement climatique » et « gestion de la pollution environnementale ».

L'objectif principal de la nouvelle centrale biomasse et cogénération électrique de Pécs est de fournir à la ville une source de chaleur fiable même dans les pics de consommation, et de générer une électricité renouvelable afin de réduire l'émission de gaz à effet de serre, ainsi que la pollution de l'air liée à la combustion des carburants jusqu'alors utilisés par les unités de la centrale.

### Financement du projet

Le PCF (Prototype Carbon Fund) est un fond regroupant à la fois des entités publiques et privées, qui a été créé pour soutenir les projets visant à de fortes réductions d'émission des gaz à effet de serre. Six entreprises d'état et 17 entreprises privées ont investi dans le PCF, qui compte pour environ 75 000 € dans le budget du projet.



création de la centrale, qui fonctionne au charbon

1919

déménagement de l'usine pour l'installer à l'endroit qu'elle occupe aujourd'hui

1959

renouvellement du matériel de l'usine

1980

la centrale fonctionne au gaz et à la biomasse

2004

Dalkia acquiert 99,94 % des parts de la centrale

2007





### La gestion forestière comme élément de durabilité

La question de la durabilité de la gestion forestière est au cœur du label « développement durable » affichée par l'usine biomasse.

Il existe actuellement en Hongrie 300 000 ha de plantations vouées à la production électrique. La production de bois de construction se fait sur la base d'un plan de management durable de la forêt. 42% du bois de construction produit sont utilisés comme combustible (bois de chauffage), le reste étant destiné à l'industrie ou à l'export.

Par ailleurs :

- 70% du bois utilisé provient d'exploitations forestières présentes dans la région. Ce sont des arbres malades, ou trop déformés pour une utilisation plus noble comme la menuiserie, qui sont utilisés par la centrale. Ce bois arrive généralement par train, ou par camion.
- 30% du bois utilisé proviennent des déchets de l'industrie du bois, et arrivent sous forme de copeaux qui sont stockés pour faire face aux aléas des livraisons. Les fournisseurs de bois de l'unité biomasse de Pécs se sont tous engagés par contrat avec la centrale à gérer durablement leurs forêts et à replanter tout arbre coupé. Tout le bois acheté par la centrale biomasse est labellisé comme provenant d'exploitations durables.

### Aspects économiques de la durabilité

L'entrée sur le marché de Pannonpower (propriétaire de l'usine) et des gros besoins en bois annoncés pour faire tourner son unité biomasse, est susceptible d'avoir les effets suivants :

- la production et la vente de bois deviendra rentable, alors qu'actuellement, le prix de vente est inférieur au prix de revient de la récolte de bois ;
- le renforcement du marché local, avec baisse des exports de bois vers l'Italie ;
- l'assurance d'une gestion durable de la forêt grâce à des contrats de longue durée entre Pannonpower et les producteurs, ainsi que la mise en place d'incitations financières fortes pour la replantation des arbres coupés.

Ces aspects contribuent à la durabilité du fonctionnement de la centrale de chaleur et d'électricité.



### L'étude d'impact environnemental : vers une évaluation de la durabilité...

Une étude d'impact environnemental a été menée pour interroger tous les aspects de la production de combustible biomasse (coupe, transport, et préparation du bois) à la lumière du développement durable. Le plan de management environnemental comprend des schémas d'évaluation de la mise en place de l'unité biomasse, pour assurer que tout impact négatif pour l'environnement soit minimisé ou évité.

Le bilan carbone de la centrale devrait être neutre, car le CO<sub>2</sub> émis lors de la combustion n'est que celui qui avait été capté auparavant par les plantes.



## CONCLUSION

Cette étude croisée sur l'aménagement urbain durable en France et en Hongrie à travers les cas d'étude de Tours et de Pécs ne pourrait se conclure sur des affirmations tranchées. En effet, il s'agit bien ici de réflexions préliminaires qui pourront servir de support aux débats et aux échanges d'un futur colloque sur l'aménagement urbain durable dans les deux villes. De plus, cette étude s'est réalisée dans un contexte particulier, lié à l'événement *Capitale Européenne de la Culture* à Pécs.

Afin de croiser les regards en matière de développement durable, il nous apparaît dans un premier temps essentiel de souligner les différences majeures existantes entre les deux processus d'aménagement du territoire. En effet, les disparités existantes entre les deux contextes créent un rapport différent à la temporalité dans les documents stratégiques et les projets urbains. Alors que le système français paraît plus à même de gérer les projets sur le long terme, le système hongrois semble avoir une vision prospective limitée due, notamment, au poids important de l'Etat dans les projets locaux (à travers la dimension financière) et à la difficile gestion des vases municipales.

Dans un second temps, les différences de perception et de définition du développement durable constituent une étape à dépasser pour amener l'échange entre les deux villes. Il nous semble ainsi utile de mettre en exergue durant ce colloque les similitudes et les différences dans ce domaine : alors qu'à Tours on observe *la coprésence de la chose* [l'aménagement urbain durable] *et son contraire* (Thibault, 2010), il semblerait qu'à Pécs le développement durable dénommé en tant que tel n'existe pas. Notre court séjour en Hongrie ne nous a pas permis d'identifier à proprement parler du développement durable, autant dans le discours que dans la communication présente autour de projets urbains en cours. Il semblerait ainsi que l'approche de la notion de développement durable doive être contextualisée, afin de dépasser la perception « occidentale » du terme, puisqu'il ne s'agit pas d'une notion transposable d'un territoire à un autre.

Il nous apparaît également important de souligner l'absence de référentiel commun aux deux villes bien que l'adhésion de la Hongrie à l'Union Européenne depuis 2004 devrait avec le temps permettre de dessiner des repères partagés. Ce constat nous interroge sur les possibilités d'approche du développement durable par l'Union Européenne. En effet, l'Europe est un continent riche de sa diversité culturelle et regroupe ainsi sur un petit territoire des espaces aux caractéristiques très diverses. Alors que le développement durable semble être une notion non figée qui ne peut être transposée d'un contexte à un autre, comment l'Union Européenne peut-elle fixer des orientations générales dont l'application serait envisageable dans des Etats membres aux contextes locaux très différents ?

Ce colloque peut ainsi être l'occasion d'échanges sur des thématiques particulières sous l'angle du développement durable. Il pourrait être intéressant d'organiser des débats autour des sujets suivants, qui pourraient par exemple conduire à des ateliers lors du colloque :

- les processus de décentralisation : leviers ou freins dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.
- les stratégies à mettre en place pour amener la prise en compte par les acteurs et l'intégration du développement durable dans les projets
- le rôle de l'Union Européenne dans la territorialisation du développement durable et le soutien qu'elle peut apporter à l'aménagement urbain durable des villes
- la question de l'approche transversale du développement durable



- la préservation du patrimoine historique, au travers de la réhabilitation et du développement axé sur la culture
- la participation et la concertation des habitants et usagers comme facteur d'appropriation des problématiques urbaines et étape nécessaire dans la formation du projet urbain
- le partenariat public/privé et le rôle de chacun dans les dynamiques urbaines
- l'intermodalité et la gestion des transports doux
- le traitement des connexions entre les zones dynamiques de l'espace urbain, pour assurer cohérence et viabilité globales des projets développés.

Nous espérons que les échanges tenus durant le colloque, qui se déroulera prochainement, permettront d'enrichir les visions de chacun sur la notion de développement durable, d'ouvrir de nouvelles perspectives de collaboration et de pratiques en matière d'aménagement urbain durable.



## BIBLIOGRAPHIE

### EUROPE

#### *Sites Internet*

- Alliance de Villes Européennes de Culture, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://www.avecnet.net/presentation/presentation.html>, 2010.
- Europa, *European Commission, Environment/Eco-innovation/éducation et jeunesse/ Synthèses de la législation de l'UE/Programme «Culture 2000»/ Capitale européenne de la culture/LIFE+*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://ec.europa.eu>
- Evénemonde, 2010, *Capitales Européennes de la culture*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://evenemonde.info/2010/CapEurop/capitale-culture.htm>
- Trendsetter Europe, *Sustainable Urban Transport : Final report from the European project Trendsetter*, 2006, 76p. (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL : [www.trendsetter-europe.com](http://www.trendsetter-europe.com)

#### *Rapports*

- Décision 1419/1999/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999
- Décision 1855/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006
- Décision 508/2000/CE du Parlement européen et du Conseil, du 14 février 2000
- « *La Commission, en coopération avec les autorités nationales, devrait encourager toute agglomération de plus de 100 000 habitants à mettre en place un Programme de Gestion Urbaine Durable (PGUD) et un Programme de Transports Urbains Durables (PTUD)* », Europa, 2010
- Rapport Palmer European Cities and Capitals of Culture, *Study prepared for the European Commission*, 2004

#### *Ouvrages*

- B. Montabone et M. Candelier-cabon, une internationalisation forcée, *Revue Echogéo*, Istanbul, 2008
- R. Camagni et M. Cristina Gibelli, Développement urbain durable, *quatre métropoles européennes*, 1997

### FRANCE

#### *Sites Internet*

- Agence nationale de l'habitat, *Bienvenue sur le site des Programmes d'Amélioration de l'Habitat*, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.anah.fr/>
- Ecologie.gouv.fr, *Comment définir une ville durable*, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm>
- La documentation française, *Bibliothèque des rapports publics, La stratégie nationale de développement durable 2009-2013*, Philippe LE CLEZIO, Conseil économique, social et environnemental, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/104000065/>
- Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, *Stratégie nationale du développement durable 2009-2013*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Strategie-nationale-du.html>.
- Novethic, Le média expert du changement climatique, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://rechauffement-climatique.novethic.fr/environnement-le-changement-climaticli/sommet-copenhague/conference-copenhague/changement-climatique.jsp>



### Rapports

- Code de l'urbanisme, art. L. 313-1
- C. Charlot-Valdieu, P. Outrequin, *La démarche de conduite de projet urbain intégrant le développement durable*, 2004.
- C. Demaziere, « L'injonction au développement durable, quelles incidences sur la conduite du projet urbain ? », Les vertus de l'interdisciplinarité, Les cahiers de l'IATEUR, Université de Reims, 2009, pp 503-512.
- Conférence nationale Ville durable- MEDDM, novembre 2009
- Grille d'observation et d'évaluation de la durabilité des aménagements d'espace public (Haute-Sambre – Val de Sambre), 18 février 2008
- *Le guide des aides de l'ANAH*, ANAH, juin 2009
- Michel Lussault, *Conférence nationale Ville durable – MEDDM*, novembre 2008
- RST, Prendre en compte le développement durable dans un projet, *Guide d'utilisation de la grille RST 02*, 2006.
- *Maîtrise de l'énergie et précarité énergétique en opérations programmées*, guide méthodologique ANAH, juin 2009
- *Traitement de l'habitat indigne en opérations programmées*, guide méthodologique ANAH, septembre 2009
- X. Laurent, Chapitre III les secteurs sauvegardés dans la thèse : *La politique du patrimoine monumental d'André Malraux à Michel Guy (1958-1974)*, école nationale des Chartres 2002.

### Ouvrages

- C. Charlot Valdieu et P. Outrequin, *L'urbanisme durable - concevoir un écoquartier*, 2009
- I. Gart, M. Garvari-barbas et V. Beschambre, *Préservation du patrimoine bâti et du développement durable : une tautologie, les cas de Nantes et Angers* *Revue Développement durable et territoires*, dossier 4 : *La ville et l'enjeu du Développement Durable*, 2008.
- J.-L. Bœuf et M. Magnan, (2008) : *Les collectivités territoriales et la décentralisation*, 4<sup>ème</sup> édition, La documentation française
- M.-C. Bernard-Gélabert, (2007) : *L'intercommunalité*, 6<sup>ème</sup> édition, Collection Politiques Locales, Dexia, LGDJ
- M. Bonnard, (2009) : *Les collectivités territoriales*, Collection Les notices, La documentation Française

### TOURS

#### Sites internet

- BHNS, *Projet de Tours*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.bhns.fr/Projet-de-Tours.html>
- Immo.Trovit, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://immo.trovit.fr/>
- INSEE, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://www.insee.fr/fr/default.asp>
- Journal-officiel, (page consulté en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://www.journal-officiel.gouv.fr>
- Mobilitours, *La ligne 1 du tramway*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://www.mobilitours.info/la-ligne-1-du-tramway/>
- Magyarophil, *tourainehongrie*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://www.magyarophil.org/pages/tourainehongriepag.html>
- PACT Indre et Loire, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://www.pact37.fr/>
- Service départemental de l'architecture et du patrimoine 37, (page consultée en mars 2010) [En ligne]



Adresse URL: <http://www.sdap-37.culture.gouv.fr/>

- SCOT de l'Agglomération Tourangelle, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://scot-agglotours.fr/>
- Site de la ville de Tours, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL: [www.tours.fr](http://www.tours.fr)
- Tour(s)plus, *Projet, Minibus*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL:  
<http://www.tours-agglo.fr/heading/heading33922.html>
- Tram-tours, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.tram-tours.fr/>
- URBANIS, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.urbanis.fr/2008/>

### **Rapports**

- Augereau L., Chauvin F., Legeay C., Lemeltier A., Pasquet F., « *Diagnostic territorial urbain – Ilot cathédrale : un ilot riche d'histoire confronté à de nouveaux besoins ?* », CESA mars 2004
- Dossier de présentation pour le concours Eco-quartier, *ville de Tours et OPAC de Tours*, Mars 2009
- Eva Samuel Architecte et Associés, *ZAC Monconseil : Cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères*, mai 2006.
- *Les chiffres clés 2008 de la région Centre*, rapport ANAH, janvier 2009
- *Le secteur sauvegardé a 30 ans : 1973-2003*, service urbanisme et patrimoine de la ville de Tours.
- OPAC de Tours, *Ecoquartier de Monconseil : diaporama de présentation*, 2009.
- Plan de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine PSMV de Tours
- Plaquette Plan Climat Tour(s)Plus, Directions de la Communication et du Développement Durable de l'Agglomération Tour(s)plus
- *Projet d'Aménagement de Développement Durable de Tours*
- S. ANSARI et al., *Comment évaluer la durabilité d'un projet urbain ? : Analyse de 20 projets ARCHILAB*, Tours : Polytech'Tours Aménagement, 2009
- Ville de Tours, OPAC de Tours, *Dossier de présentation pour le concours Ecoquartier, Ecoquartier de Monconseil – 1 : Fiche résumée*, mars 2009.
- Ville de Tours, OPAC de Tours, *Dossier de présentation pour le concours Ecoquartier, Ecoquartier de Monconseil – 2 : Conditions de réalisation*, mars 2009.
- Ville de Tours, OPAC de Tours, *Dossier de présentation pour le concours Ecoquartier, Ecoquartier de Monconseil – 3 : Mobilités et formes urbaines, critères d'excellence*, mars 2009.
- ZAC de Monconseil, *Annexe 1 au CCCT : Cahier des limites des prestations techniques*, juillet 2006.
- ZAC de Monconseil, *Annexe 3 au CCCT : Notice technique relative aux solutions compensatoires en matière d'eaux pluviales*, juillet 2006.
- ZAC de Monconseil, *Annexe 4 au CCCT : Infrastructures de communications électroniques destinées au secteur résidentiel*, juillet 2006.
- ZAC de Monconseil, *Annexe 5 au CCCT : Préconisations en matière de développement durable*, janvier 2008.

### **Ouvrages**

- M. Lussault, *Tours, des légendes et des hommes*, Autrement collection France n°21

## **HONGRIE**

### **Sites Internet**

- BAMA, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL : <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/szechenyi-ter-ez-a-terv-lesz-a-vegso-219465>
- Conseil de Commune et Régions d'Europe, (page consultée en mars 2010) [En ligne]



Adresse URL : <http://www.ccre.org/hongrie.htm>

- European development days, *Stratégie hongroise de Lutte contre le Réchauffement Climatique*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: [http://ec.europa.eu/development/services/events/EDD2007/hungarian-national-cliclic-strategy\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/development/services/events/EDD2007/hungarian-national-cliclic-strategy_fr.htm)
- European Urban Knowledge Network, Hungary, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.eukn.org/hungary/>
- Francmondexpress, *Hongrie : Stratégie hongroise contre le changement climatique*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.francmondexpress.fr/hongrie-strategie-hongroise-contre-le-changemech-climatique,368.html>
- La poste-export-solution, *Les marchés, Fiches-Pays, Hongrie*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL:  
<http://www.laposte-export-solutions.com/fr/marches/fiches-pays/hongrie/populatipo>
- Université Jean Monnet Saint-Etienne, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL : [dossier.univ-st-etienne.fr/sufc/www/ccarref/cd/c2fichehong.pdf](http://dossier.univ-st-etienne.fr/sufc/www/ccarref/cd/c2fichehong.pdf)
- Urbanisme.equipement.gouv, Blais, H. et Szekszler, Z. : *Les villes en Hongrie ou l'urbanisme en transition – Etude sur les compétences de l'état hongrois en matière d'urbanisme, de construction, et de logement*, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/>

### **Rapports**

- Base de données d'acteurs ruraux du développement durable en Europe : [europe-sustainable-development-actors-database.net/pays/hongrie](http://europe-sustainable-development-actors-database.net/pays/hongrie)
- Directorate General Environment, Unit E.4. LIFE, *Ex-Post Evaluation of Projects and Activities Financed under the LIFE Programme, Country-by-country analysis : Hungary*, July 2009.
- *Les politiques de renouvellement urbain des villes d'Europe centrale illustrées par la réhabilitation des quartiers existants* - La ville de Budapest en Hongrie, ANAH 2009
- National Development Agency (NDA) – Ministry of Environment and Water (MoEW), *Government of the Hungarian Republic, National sustainable development strategy*, June 2007.

### **Ouvrages**

- G. Enyedi, *Sustainable regional development in Hungary in Hungary: Society, state, economy and regional structure in transition*, Centre for Regional Studies, 1993, p.209-220
- I. Palne kovacs, *The current problems of local/regional government in Hungary in Hungary: Society, state, economy and regional structure in transition*, Centre for Regional Studies, 1993, p.55-68

### **PÉCS**

#### **Sites Internet**

- Epítészfórum, Pécs 2010 — Rókus sétány, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.epiteszforum.hu/node/15154>
- Francianyelv, *Pécs - Capitale Européenne de la Culture 2010*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.francianyelv.hu/hirek/hongrie-et-budapest-en-francais/1112-pecs-capitcap-europeenne-de-la-culture-2010.html>
- Inderscience, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.inderscience.com/>
- Internationalprofs, (page consultée en février 2010) [En ligne]



Adresse URL: <http://www.internationalprofs.org/>

- La France en Hongrie, *Pécs capitale européenne de la culture 2010*, (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: [http://www.ambafrance-hu.org/france\\_hongrie/spip.php?article1357](http://www.ambafrance-hu.org/france_hongrie/spip.php?article1357)
- Pécs 2010, *The borderless city/About the city/Key Projects* (page consultée en février 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.pecs2010.hu>
- Pecsí tudo manyegyetem természetudományi kar, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://www.ttk.pte.hu/>
- WIKIPEDIA, Pécs, (page consultée en mars 2010) [En ligne]  
Adresse URL: <http://en.wikipedia.org/wiki/P%C3%A9cs>

### **Rapports**

- C. Danet, *L'organisation spatiale des aires urbaines hongroises [Texte imprimé] : suburbanisation et recomposition territoriale, le cas de la ville de Pécs*, EPU-DA, 2006, 119p.
- Livre European capital of culture, Pécs 2010
- Pécs 2010 European Capital of Culture Monitoring report, Bruxelles, 22 avril 2009
- Rapport, *Borderless city, European Capital of Culture - Pécs 2010*
- Rapport Pécs, *plans de ville, planification urbaine et les règlements de construction*, décembre 2009

### **Ouvrages**

- Z. Hadjù, I. Illès, Z. Raffay (2007) : *Southeast-Europe : state borders, cross-borders relations, spatial structures*, Centre for Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Pécs



## LISTE DES SIGLES

**ABF** : Architecte des Bâtiments de France  
**ALE** : Agence Locale de l'Energie  
**AMRD** : Association of Municipalities for Regional Development  
**ANAH** : Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat  
**ANRU** : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine  
**APL** : Aide Personnalisée au Logement  
**AVEC** : Alliance de Villes Européennes de Culture  
**BBC** : Bâtiments Basse Consommation  
**BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service  
**CCCT** : Cahier des Charges de Cession des Terrains  
**CSO** : Central Statistical Office  
**DDE** : Direction Départementale de l'Equipeement  
**DPE** : Diagnostic de Performance Energétique  
**EHPAD** : Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes  
**FEDER** : Fonds Européen de Développement Régional  
**FSE** : Fonds Social Européen  
**HLM** : Habitat à Loyer Modéré  
**ICTH** : Initiatives Centre Touraine Hongrie  
**MEDDM** : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer  
**OPAC** : Office Public d'Aménagement et de Construction  
**OPAH** : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat  
**OPATB** : Opération Programmée d'Amélioration Thermique et Energétique des Bâtiments  
**PACT** : Protection Amélioration Conservation Transformation  
**PADD** : Plan d'Aménagement et de Développement Durable  
**PAH** : Prime à l'Amélioration de l'Habitat  
**PAZ** : Plan d'Aménagement de Zone  
**PC** : Permis de Construire  
**PCF** : Prototype Carbon Fund  
**PDE** : Plan de Déplacement Entreprise  
**PDU** : Plan de Déplacements Urbains  
**PGUD** : Programme de Gestion Urbaine Durable  
**PIG** : Programme d'Intérêt Général  
**PLH** : Programme Local de l'Habitat  
**PLU** : Plan Local d'Urbanisme  
**POS** : Plan d'Occupation des Sols  
**PS** : Plan de Sauvegarde  
**PST** : Programme Social Thermique  
**PSMV** : Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur  
**PTUD** : Programme de Transports Urbains Durables  
**RT** : Règlementation Thermique  
**SCoT** : Schéma de Cohérence Territorial  
**SDAU** : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme  
**SDD** : Stratégie de Développement Durable  
**SEMAVIT** : Société d'Economie Mixte d'Aménagement de la Ville de Tours  
**SEMIVIT** : Société d'Economie Mixte d'Immobilier de la Ville de Tours



**SET** : Société d'Équipement de la Touraine

**SHON** : Surface Hors Œuvre Nette

**SHAB** : Surface HABitable

**SITCAT** : Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle

**SMAT** : Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer

**SNDD** : Stratégie Nationale de Développement Durable

**SRU** : Solidarité et Renouvellement Urbain

**STHLM** : Société HLM

**ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté

**ZAE** : Zone d'Activités Économiques



## TABLE DES MATIERES

|   |    |
|---|----|
| Remerciements .....   | 2  |
| Sommaire .....  | 3  |
| Introduction .....  | 5  |
| Première partie .....   | 6  |
| L'aménagement urbain durable comme élément de coopération territoriale .....  | 6  |
| 1. La coopération entre la France et la Hongrie .....   | 6  |
| 1.1. Historique et axes de coopération France-Hongrie .....   | 6  |
| 1.2. La commande d'ICTH au Département Aménagement .....  | 7  |
| 2. L'aménagement urbain durable .....   | 7  |
| 2.1. La politique de développement durable de l'Union Européenne .....  | 7  |
| 2.1.1. Le cadre général : la Stratégie de l'Union Européenne en faveur du Développement Durable (SDD) .....                       | 7  |
| 2.1.2. La stratégie thématique pour l'environnement urbain.....   | 8  |
| 2.1.3. Des subventions européennes pour le développement durable .....  | 8  |
| 2.1.4. Les Stratégies Nationales de Développement Durable (SNDD) .....  | 9  |
| 2.2. Approche de l'aménagement durable urbain.....  | 11 |
| 2.3. Enjeux et limites de la mise en œuvre du développement durable en aménagement et urbanisme .....                             | 11 |
| Deuxième partie .....   | 13 |
| Contextes stratégiques des villes de Tours et de Pécs .....   | 13 |
| 1. Présentation des villes de Tours et de Pécs .....  | 13 |
| 2. Les caractéristiques des territoires étudiés .....   | 14 |
| 2.1. Caractéristiques de la ville de Tours .....  | 14 |
| 2.1.1. Les dynamiques de développement.....   | 15 |
| 2.1.2. Le patrimoine naturel et bâti.....   | 15 |
| 2.2. Caractéristiques de la ville de Pécs .....   | 16 |
| 2.2.1. Les dynamiques de développement.....   | 17 |
| 2.2.2. Typologie de la ville de Pécs .....  | 19 |
| 2.2.3. Le patrimoine architectural et culturel.....   | 20 |
| 2.2.3.1. Pécs : Capitale Européenne de la Culture 2010.....   | 22 |
| 2.2.3.1.1. Définition et principes généraux d'une Capitale Européenne de la Culture .....   | 22 |
| 2.2.3.1.2. Pécs, Capitale Européenne de la Culture 2010, étapes et financements.....  | 24 |
| 2.3. Le jeu territorial : contexte institutionnel et juridique.....   | 25 |
| 2.3.1. Le contexte institutionnel et juridique en France .....  | 25 |
| 2.3.1.1. Le cadre institutionnel et les compétences dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme en France.....             | 25 |
| 2.3.1.2. Le cadre juridique en France .....   | 28 |
| 2.3.2. Le contexte institutionnel et juridique à Tours.....   | 29 |
| 2.3.2.1. Tours et son aire urbaine .....  | 29 |
| 2.3.2.2. La communauté d'agglomération Tour(s)plus, acteur de l'aménagement urbain de Tours .....                                 | 29 |
| 2.3.3. Le contexte institutionnel et juridique en Hongrie .....   | 31 |
| 2.3.3.1. Cadre institutionnel et compétences en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme des niveaux stratégiques ..... | 31 |



|          |  |    |
|----------|--|----|
| 2.3.3.2. | Le cadre juridique en Hongrie .....  | 35 |
| 3.       | Documents et outils stratégiques en matière de développement durable .....                                       | 38 |
| 3.1.     | Documents et outils stratégiques en matière de développement durable en France et à Tours                        | 38 |
| 3.1.1.   | La charte de l'environnement .....   | 38 |
| 3.1.2.   | Le Plan Climat .....   | 38 |
| 3.1.3.   | Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) .....   | 40 |
| 3.1.3.1. | Un document qui oriente le développement de la ville .....   | 40 |
| 3.1.3.2. | Les grandes orientations du PADD .....   | 40 |
| 3.1.4.   | Le SCoT, un outil du développement urbain durable .....  | 41 |
| 3.1.5.   | Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) .....  | 42 |
| 3.2.     | Documents et outils stratégiques en matière de développement durable en Hongrie et à Pécs                        | 43 |
| 3.2.1.   | Les documents et outils stratégiques en matière de développement durable à l'échelle nationale                   | 43 |
| 3.2.2.   | Les documents et outils stratégiques en matière de développement durable à l'échelle communale .....             | 44 |
|          | Troisième partie .....   | 47 |
|          | L'aménagement urbain durable en pratique : regards croisés France Hongrie .....                                  | 47 |
| 1.       | Méthode de sélection .....   | 47 |
| 1.1.     | La sélection des projets étudiés .....   | 47 |
| 1.2.     | Le recueil des informations .....  | 50 |
| 2.       | Méthode d'analyse : élaboration de la grille d'analyse du développement durable dans les projets urbains .....   | 50 |
| 2.1.     | Construction de la grille d'analyse .....  | 50 |
| 2.1.1.   | Le contexte du projet .....  | 50 |
| 2.1.2.   | Une approche par échelles dans l'analyse du développement durable .....  | 50 |
| 2.1.3.   | Le choix des indicateurs : une trame indicative pour questionner le projet .....                                 | 51 |
| 2.1.3.1. | Construction de la liste d'indicateurs à partir d'outils existants .....   | 51 |
| 2.1.3.2. | La sélection des indicateurs .....   | 52 |
| 2.2.     | Les limites de la grille .....   | 52 |
| 2.3.     | Utilisation de la grille .....   | 53 |
| 3.       | Présentation des projets opérationnels sélectionnés pour l'agglomération de Tours et pour la ville de Pécs ..... | 57 |
| 3.1.     | L'aménagement urbain durable vu par les acteurs de Tours .....   | 57 |
| 3.2.     | Le projet MobiliTours de restructuration du réseau de transports de l'agglomération tourangelle .....            | 58 |
| 3.2.1.   | Contexte du projet : pourquoi restructurer le réseau de transports en commun ? .....                             | 58 |
| 3.2.1.1. | Présentation du projet : réorganisation de l'ensemble du réseau de transport de l'agglomération .....            | 58 |
| 3.2.1.2. | Présentation du projet de la première ligne de tramway .....   | 60 |
| 3.2.1.3. | Structure portant le projet .....  | 62 |
| 3.2.1.4. | Financement du projet .....  | 62 |
| 3.2.1.5. | Etat d'avancement du projet .....  | 62 |
| 3.2.2.   | Le développement durable en pratique dans le projet du tramway .....   | 62 |
| 3.2.2.1. | Le développement durable en pratique à l'échelle de la rame de tramway .....                                     | 63 |
| 3.2.2.2. | Le développement durable en pratique à l'échelle du tramway .....  | 63 |
| 3.2.2.3. | Le développement durable en pratique à l'échelle de l'intégration du projet dans le tissu urbain                 | 64 |
| 3.3.     | La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Monconseil .....   | 67 |



|            |  |     |
|------------|--|-----|
| 3.3.1.     | Contexte du projet de Monconseil.....  | 67  |
| 3.3.1.1.   | Localisation de la ZAC de Monconseil .....   | 67  |
| 3.3.1.2.   | Les acteurs du projet.....   | 68  |
| 3.3.1.3.   | Financement du projet .....  | 69  |
| 3.3.2.     | Le développement durable en pratique dans le projet .....  | 70  |
| 3.3.2.1.   | En application de la grille : trois échelles.....  | 70  |
| 3.3.2.2.   | Deux réflexions majeures : formes urbaines et mobilité .....   | 71  |
| 3.3.2.2.1. | Les formes urbaines comme éléments déterminants du développement durable .....                         | 71  |
| 3.3.2.2.2. | La mobilité .....  | 76  |
| 3.3.2.3.   | D'autres réflexions intégrant le développement durable .....   | 79  |
| 3.3.2.4.   | Etat d'avancement de la ZAC de Monconseil.....   | 80  |
| 3.3.3.     | Bilan et analyse du projet de Monconseil au regard de la durabilité.....                               | 82  |
| 3.4.       | Le centre historique de Tours .....  | 83  |
| 3.4.1.     | Le secteur sauvegardé de Tours et son Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur .....                    | 84  |
| 3.4.1.1.   | Contexte historique de la mise en place du PSMV de Tours .....   | 84  |
| 3.4.1.2.   | Les objectifs du PSMV .....  | 87  |
| 3.4.2.     | Les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) .....                                    | 88  |
| 3.4.2.1.   | Généralités sur les OPAH.....  | 88  |
| 3.4.2.1.1. | Contexte et enjeux .....   | 88  |
| 3.4.2.1.2. | Les étapes d'une OPAH .....  | 89  |
| 3.4.2.2.   | Le développement durable dans les OPAH.....  | 90  |
| 3.4.2.2.1. | L'aspect énergétique est très fortement pris en compte .....   | 90  |
| 3.4.2.2.2. | Thématiques peu ou pas abordées .....  | 92  |
| 3.4.2.3.   | Quelques OPAH de Tours .....   | 93  |
| 3.4.2.3.1. | OPAH Colbert-Cathédrale 1985-1989 .....  | 94  |
| 3.4.2.3.2. | OPAH Scellerie-Palissy 1992-1993-1994.....   | 95  |
| 3.4.2.3.3. | OPAH ville de Tours, 1998-2001.....  | 96  |
| 3.4.3.     | Le secteur sauvegardé et les OPAH : un ensemble en cohérence avec le développement durable ? 97        |     |
| 3.4.3.1.   | Les atouts et les faiblesses du secteur sauvegardé et des OPAH au regard du développement durable..... | 97  |
| 3.4.3.2.   | Le secteur sauvegardé de Tours.....  | 99  |
| 3.5.       | Les conditions particulières du développement urbain depuis les années 1990 à Pécs.....                | 100 |
| 3.5.1.     | Contexte du logement en Hongrie .....  | 100 |
| 3.5.2.     | Acceptions du terme de renouvellement urbain en Hongrie .....  | 101 |
| 3.5.2.1.   | Les différentes aides concernant le logement.....  | 101 |
| 3.5.2.2.   | La politique de rénovation énergétique .....   | 101 |
| 3.5.3.     | La protection du patrimoine à Pécs .....   | 102 |
| 3.5.4.     | La protection du patrimoine .....  | 103 |
| 3.5.5.     | Le futur du renouvellement urbain à Pécs .....   | 105 |
| 3.6.       | Revitalisation des espaces publics de Pécs.....  | 106 |
| 3.6.1.     | La stratégie de revitalisation des espaces publics : projet clé de Pécs 2010.....                      | 106 |
| 3.6.2.     | Les composantes de développement durable dans les espaces publics renouvelés de Pécs 2010.....         | 107 |
| 3.6.2.1.   | Le développement durable en pratique à l'échelle de l'espace public .....                              | 108 |



|  |     |
|--|-----|
| A- Qualité de l'environnement/Utilisation économe des ressources .....                             | 108 |
| B- Valorisation de la « mémoire » et de l'identité du lieu.....                                    | 109 |
| C- Renforcement du lien social .....   | 109 |
| 3.6.2.2. Le développement durable en pratique à l'échelle de la ville.....                         | 110 |
| 3.6.3. Zooms sur deux sites revitalisés de Pécs .....  | 111 |
| 3.6.3.1. Exemple de la place centrale, Széchenyi tér.....  | 111 |
| 3.6.3.2. Exemple de la ville uranium, Uránváros .....  | 112 |
| 3.7. Le quartier culturel de Zsolnay.....  | 115 |
| 3.7.1. Le contexte du projet de requalification de l'usine Zsolnay.....                            | 115 |
| 3.7.1.1. Historique de l'usine Zsolnay.....  | 115 |
| 3.7.1.2. Localisation du projet Zsolnay .....  | 116 |
| 3.7.1.3. Principes et objectifs généraux du projet Zsolnay .....                                   | 116 |
| 3.7.1.4. Financement du projet Zsolnay .....   | 117 |
| 3.7.2. Présentation générale du projet Zsolnay.....  | 117 |
| 3.7.3. Le développement durable en pratique dans le projet Zsolnay .....                           | 121 |
| 3.7.3.1. Le développement durable en pratique à l'échelle de l'intégration du projet dans la ville | 121 |
| 3.7.3.2. Le développement durable en pratique à l'échelle du projet Zsolnay .....                  | 121 |
| 3.8. La centrale de production de chaleur et d'électricité de Pécs.....                            | 124 |
| 3.8.1. Histoire et localisation de la centrale de production de chaleur et d'électricité de Pécs   | 124 |
| 3.8.2. Les combustibles utilisés pour la production de chaleur et d'électricité .....              | 125 |
| 3.8.2.1. Utilisation du bois et durabilité .....   | 125 |
| 3.8.2.2. Biomasse et production d'énergie .....  | 126 |
| 3.8.3. Objectif du renouvellement de l'usine de Pécs .....   | 126 |
| 3.8.4. Aspects économiques liés au projet de l'usine de Pécs .....                                 | 126 |
| 3.8.4.1. Financement du renouvellement de l'usine .....  | 126 |
| 3.8.4.2. Aspects économiques de la durabilité .....  | 126 |
| 3.8.5. L'étude d'impact environnemental : vers une évaluation de la durabilité de l'usine ...      | 126 |
| 3.9. Perception du développement durable à Pécs.....   | 127 |
| 4. Grille d'analyse transversale par thématique et fiches de synthèse des projets étudiés .....    | 129 |
| Conclusion.....  | 145 |
| Bibliographie .....  | 147 |
| Liste des sigles.....  | 152 |
| Table des matières .....   | 154 |
| Table des illustrations.....   | 158 |
| Annexe 1 : Les aides de l'ANAH .....   | 161 |
| Annexe 2 : Grille d'observation et d'évaluation de la durabilité des aménagements d'espace public. | 163 |



## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### *Table des figures*

|   |     |
|---|-----|
| Figure 1 : Localisation des villes de Tours et de Pécs .....  | 13  |
| Figure 2 : La communauté d'agglomération Tour(s)plus .....  | 14  |
| Figure 3 : Les dessertes de la ville de Tours .....   | 15  |
| Figure 4 : La typologie de la ville de Pécs .....   | 20  |
| Figure 5 : L'aire urbaine de Tours au sein du département d'Indre-et-Loire .....                                  | 29  |
| Figure 6 : Organigramme des secteurs public, privé et associatif hongrois et de leurs relations .....             | 34  |
| Figure 7 : Récapitulatif des compétences pour chaque niveau de décision stratégique en France et en Hongrie ..... | 37  |
| Figure 8 : Le périmètre du SCoT de l'agglomération tourangelle .....  | 42  |
| Figure 9 : La commune de Pécs .....   | 45  |
| Figure 10 : Plan de réglementation général pour l'utilisation des terres .....                                    | 46  |
| Figure 11 : La réorganisation des transports en commun à Tours .....  | 59  |
| Figure 12 : Les grands pôles urbains de Tours desservis par le tramway .....                                      | 60  |
| Figure 13 : Tracé de la première ligne de tramway au niveau de la gare de Tours .....                             | 61  |
| Figure 14 : Etat d'avancement du projet du tramway .....  | 62  |
| Figure 15 : Les quatre paysages de la Touraine .....  | 64  |
| Figure 16 : Localisation de la ZAC de Monconseil .....  | 68  |
| Figure 17 : Les acteurs du projet Monconseil .....  | 69  |
| Figure 18 : Etude des liens d'usage et identification de circuits .....   | 72  |
| Figure 19 : Espaces publics et perspective .....  | 72  |
| Figure 20 : Localisation des équipements publics .....  | 73  |
| Figure 21 : Organisation des hauteurs des bâtiments .....   | 74  |
| Figure 22 : Principe d'enroulement .....  | 74  |
| Figure 23 : ZAC de Monconseil – Représentation 3D .....   | 75  |
| Figure 24 : Coupe de la rue Daniel Mayer .....  | 76  |
| Figure 25 : Bus et tramway desservant la ZAC de Monconseil .....  | 78  |
| Figure 26 : Réseaux viaires et de déplacements doux .....   | 78  |
| Figure 27 : Carte de localisation du secteur sauvegardé de Tours .....  | 84  |
| Figure 28 : Périmètre du secteur sauvegardé de la ville de Tours .....  | 87  |
| Figure 29- Synthèses des phases d'une OPAH .....  | 90  |
| Figure 30 : Répartition des étiquettes énergétiques selon le statut d'occupation en OPAH en France .              | 91  |
| Figure 31 : Localisation des OPAH de Tours .....  | 93  |
| Figure 32 : Plan masse de l'OPAH Colbert-Cathédrale .....   | 94  |
| Figure 33 : Site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO .....  | 103 |
| Figure 34 : Secteur Sauvegardé de la ville de Pécs .....  | 104 |
| Figure 35: la revitalisation des espaces publics du centre-ville parmi les projets clés de Pécs 2010..            | 107 |
| Figure 36 : les zones tarifaires de stationnement à Pécs .....  | 110 |
| Figure 37: le plan de revitalisation de Uránváros .....   | 113 |
| Figure 38 : triangle d'attractivité touristique de la ville de Pécs .....   | 114 |
| Figure 39 : L'usine de porcelaine, de poterie et de céramique Zsolnay .....                                       | 115 |
| Figure 40 : Localisation du site Zsolnay .....  | 116 |
| Figure 41 : Les trois zones du projet du quartier culturel Zsolnay .....  | 118 |
| Figure 42 : Plan masse du projet culturel Zsolnay .....   | 119 |
| Figure 43 : Vue Nord-est du quartier de Zsolnay et du futur projet .....  | 120 |
| Figure 44 : Vue Sud-ouest du quartier Zsolnay et du futur projet .....  | 120 |



|   |     |
|---|-----|
| Figure 45 : Interdépendance des zones d'activités culturelles et d'activités commerciales du projet Zsolnay ..... | 122 |
| Figure 46 : Localisation de la centrale de production de chaleur et d'électricité de Pécs .....                   | 124 |

### **Tables des tableaux**

|   |     |
|---|-----|
| Tableau 1 : Population des principales villes de Hongrie en 2007 .....                                      | 17  |
| Tableau 2 : Compétences des différents échelons territoriaux en France .....                                | 27  |
| Tableau 3 : Compétences obligatoires et facultatives de Tour(s)plus .....                                   | 30  |
| Tableau 4 : Compétences des différents échelons territoriaux en Hongrie .....                               | 33  |
| Tableau 5 : Liste des projets urbains durables identifiés à Tours et à Pécs .....                           | 49  |
| Tableau 6 : Thématiques orientant l'analyse du développement durable dans les projets urbains étudiés ..... | 52  |
| Tableau 7 : Grille d'analyse du développement durable dans les projets urbains .....                        | 55  |
| Tableau 8 : Atouts et faiblesses du projet MobiliTours au regard de la durabilité .....                     | 66  |
| Tableau 9 : Coûts de la ZAC de Monconseil .....   | 69  |
| Tableau 10 : Prix moyen du m <sup>2</sup> à Tours .....   | 70  |
| Tableau 11 : Variabilité des formes urbaines au sein de la ZAC de Monconseil .....                          | 74  |
| Tableau 12 : Atouts et faiblesses du projet de la ZAC de Monconseil au regard de la durabilité .....        | 82  |
| Tableau 13 : Population du secteur sauvegardé et de la Ville de Tours entre 1962 et 1990 .....              | 85  |
| Tableau 14 : Les étapes principales de création d'un plan de sauvegarde et de mise en valeur .....          | 86  |
| Tableau 15 : Répartition prévisionnelle de l'OPAH Colbert-Cathédrale .....                                  | 95  |
| Tableau 16 : Répartition prévisionnelle de l'OPAH Scellerie-Palissy .....                                   | 96  |
| Tableau 17 : Les différents financeurs de l'OPAH ville de Tours .....                                       | 96  |
| Tableau 18 : Nombre de logements conventionnés de l'OPAH ville de Tours .....                               | 97  |
| Tableau 19 : Atouts et faiblesses du secteur sauvegardé et des OPAH de Tours .....                          | 98  |
| Tableau 20 : Grille d'observation et d'évaluation de la durabilité des aménagements d'espace public .....   | 108 |
| Tableau 21 : Financement du projet Zsolnay .....  | 117 |
| Tableau 22 : Part des différents combustibles utilisés dans la production d'énergie en Hongrie .....        | 125 |
| Tableau 23 : Intégration du développement durable dans les projets étudiés à Tours et à Pécs .....          | 129 |

### **Tables des photographies**

|   |     |
|---|-----|
| Photographie 1 : La Loire, à proximité de Tours .....   | 15  |
| Photographie 2 : La cathédrale de Tours .....   | 16  |
| Photographie 3 : L'ancienne université de Pécs datant de 1367 .....   | 18  |
| Photographie 4 : Nécropole paléochrétienne de Pécs .....  | 21  |
| Photographie 5 : La cathédrale de Pécs .....  | 21  |
| Photographie 6 : La barbacane de Pécs .....   | 21  |
| Photographie 7 : La mosquée Gazi Kázmim pasa de Pécs .....  | 22  |
| Photographie 8 : Communication : plusieurs panneaux de ce type sont placés dans le quartier en construction ..... | 80  |
| Photographie 9 : Gymnase en construction – premier plan : jardin central .....                                    | 81  |
| Photographie 10 : Rue Daniel Mayer : une des premières opérations terminées .....                                 | 81  |
| Photographie 11 : un mobilier urbain moderne .....  | 109 |
| Photographie 12 : la place Széchenyi en travaux, mars 2010 .....  | 111 |
| Photographie 13 : le projet de la nouvelle place Széchenyi .....  | 111 |
| Photographie 14 : Le projet de la nouvelle place Széchenyi .....  | 112 |
| Photographie 15 : une des installations ludique du quartier Uránváros .....                                       | 113 |



|  |     |
|--|-----|
| Photographie 16 : Démolitions au sein de l'usine Zsolnay .....     | 122 |
| Photographie 17 : Le site Zsolnay .....                            | 122 |
| Photographie 18 : Un bâtiment remarquable de l'usine Zsolnay ..... | 123 |
| Photographie 19 : Un bâtiment de l'usine Zsolnay .....             | 123 |



## ANNEXE 1 : LES AIDES DE L'ANAH

L'ANAH est un établissement public de l'état. Elle a pour mission de promouvoir le développement et la qualité du parc de logement privé existant. L'ANAH distribue des subventions aux propriétaires ou leur permet de bénéficier d'abattements fiscaux.

Ses missions sont concentrées sur :

- la production de logements à loyers modérés en zone tendue
- la lutte contre l'habitat indigne
- la lutte contre la précarité énergétique
- l'adaptation des logements à la perte d'autonomie

### Synthèse des différents dispositifs existants

Subventions totales 619 millions d'euros pour un montant total de travaux de 2,13 milliards d'euros  
169 615 logements aidés :

- 111 250 logements aidés individuellement
- 58 400 logements appartenant à des syndicats de copropriété

Différents types de programmes :

- |  |                |
|--|----------------|
| • OPAH                                   | 170 millions € |
| • OPAH Renouvellement Urbain             | 61 millions €  |
| • OPAH Revitalisation Rurale             | 34 millions €  |
| • PIG + PST                              | 135 millions € |
| • OPAH Copropriété et Plan de Sauvegarde | 57 millions €  |

### L'OPAH de « droit commun »

Elle concerne des quartiers ou zones présentant un bâti dégradé, voire indigne, en milieu rural, périurbain ou urbain. Ces territoires sont le plus souvent confrontés à des phénomènes d'insuffisance et de vacance de logements, de dévalorisation de l'immobilier, d'insuffisance d'équipements publics ou de déclin de commerces.

L'OPAH de « droit commun » se caractérise par :

- la mise en place d'un dispositif d'incitations ouvert aux propriétaires privés, visant la réalisation de travaux dans les immeubles d'habitation et les logements
- l'engagement par la collectivité territoriale d'amélioration du cadre de vie (espaces publics, commerce, équipements urbains etc).

Une OPAH de « droit commun », ou « classique » se concrétise par une convention d'une durée de cinq ans maximum, qui décline un programme d'actions et précise les engagements réciproques de la collectivité territoriale compétente, de l'Etat et de l'ANAH, voire de partenaires complémentaires.

### L'OPAH de renouvellement urbain

Elle traite particulièrement des territoires urbains confrontés à de graves dysfonctionnements sociaux. L'intervention de la collectivité territoriale et de ses partenaires (Etat et ANAH) vise à mettre en place des dispositifs volontaristes d'intervention, notamment sur les plans



immobilier et foncier, complétant les actions incitatives de réhabilitation de l'habitat.

### **L'OPAH de revitalisation rurale**

Elle s'applique aux territoires ruraux confrontés à de graves phénomènes de dévitalisation et de paupérisation. L'opération permet la mise en place d'un dispositif d'intervention dans les domaines de l'habitat et du cadre de vie accompagnant un projet d'ensemble de développement local sur des sites bien identifiés.

### **Le Programme d'Intérêt Général (PIG)**

Il vise à améliorer des ensembles d'immeubles ou de logements présentant des problèmes spécifiques en matière d'amélioration de l'habitat, mais ne justifiant pas un projet d'ensemble. Il s'agit d'un projet d'ouvrage, de travaux ou de protection qui présente un caractère d'utilité publique. La protection du patrimoine culturel, la rénovation d'immeubles mis à la disposition du public peuvent constituer un PIG.

### **L'Opération Programmée d'Amélioration Thermique et Energétique des Bâtiments (OPATB)**

Elle vise à développer des actions et des travaux sur l'ensemble du parc résidentiel et tertiaire public et privé afin d'améliorer la maîtrise des consommations énergétiques et de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Elle intervient en complément des actions de l'ADEME.

### **Le Programme Social Thématique (PST)**

Il permet d'obtenir des propriétaires privés le respect de loyers conventionnés en faveur de personnes en difficulté en contrepartie d'un abattement fiscal, d'une possible subvention pour travaux et d'un certain nombre de services.

### **L'OPAH copropriété**

Elle constitue un cadre de prévention et de traitement des copropriétés fragiles nécessitant l'appui de la puissance publique pour la réalisation des travaux indispensables à la conservation des bâtiments.

### **Le Plan de Sauvegarde (PS)**

Il offre un cadre privilégié à l'intervention publique lourde sur les copropriétés les plus en difficulté.

Institué par la loi du 14 novembre 1996, le plan de sauvegarde est le cadre privilégié d'une intervention publique lourde sur les copropriétés les plus en difficulté. Le plan de sauvegarde est une démarche incitative, globale et partenariale dont l'objectif principal est de restaurer le cadre de vie des habitants et de redresser la situation d'immeubles en copropriété cumulant des difficultés importantes (coupures d'eau et de chauffage, carences graves de gestion voire déshérence des organes de décision et de gestion, endettement important du syndicat de copropriétaires, problèmes de sécurité des biens et des personnes, bâti très dégradé voire insalubre, situations de mal logement, spécialisation sociale,...).

La démarche peut être initiée directement par le préfet de département ou sur proposition du maire de la commune concernée, d'associations d'habitants, d'associations de propriétaires ou de copropriétaires, d'associations de riverains. Le rôle de l'État est prépondérant dans la démarche : il intervient aux différentes étapes de la démarche.

Le plan de sauvegarde hiérarchise, coordonne et programme, sur une durée de cinq ans, les actions ou les mesures établies par les collectivités publiques, les organismes publics.



## ANNEXE 2 : GRILLE D'OBSERVATION ET D'EVALUATION DE LA DURABILITE DES AMENAGEMENTS D'ESPACE PUBLIC

(Haute-Sambre – Val de Sambre)

L'objet de ce travail expérimental est d'évaluer, en fonction des critères du développement durable, les travaux d'aménagements d'espaces publics réalisés sur le territoire du projet BEAUREGARD.

La grille ci-après est inspirée de différentes démarches. Les intitulés des « Objectifs » et des « Cibles » qui les déclinent sont principalement inspirés des publications suivantes :

- Le guide de l'architecture bioclimatique – Cours fondamental – tome 6 – Aménagement et développement durable en Europe (la démarche HQE2R page 334 et suivantes),
- L'héritage urbain de la ville de demain, Pour une approche de développement durable - Françoise Rouxel – 1999 – Ministère de l'équipement, des transports et du logement (France)

Compte tenu des spécificités du programme BEAUREGARD qui met l'accent sur les éléments (actuels et passés) de l'architecture et du paysage comme révélateur de l'identité du territoire, certains des objectifs et cibles seront préférentiellement observés.

Cette hiérarchisation se lit en fonction de la taille du lettrage suivant :

- Ex : « **Cible B 1-1** », est une cible estimée d'un **niveau majeur** de l'évaluation,
- Ex : « **Cible A-1-1** », est une cible estimée d'un niveau standard de l'évaluation,
- Ex : « Cible B 4-3 », est une cible estimée d'un niveau secondaire de l'évaluation

### Evaluation de la démarche du projet d'espace public

Préalable : réunir les différents documents écrits suivants :

- cahier des charges de l'étude
- documents d'études
- compte-rendus de réunion

Cette partie de l'évaluation s'appuiera sur la lecture des documents disponibles. Elle sera nécessairement complétée d'une entrevue avec les élus et/ou les techniciens de la commune.

#### **Objectif A 1 : Mettre en évidence une approche globale**

**Cible A-1-1** : L'échelle du territoire pris en compte

**Cible A-1-2** : La méthode d'approche : *Analyse-diagnostic, définition d'objectifs, programme d'action,*

**Cible A-1-3** : La prise en compte du temps : *Réponses aux besoins à court, moyen et long terme.*

#### **Objectif A 2 : Favoriser la gouvernance locale**

*(De quelles façons les habitants, riverains, usagers,... ont-ils été associés ? et quel a été leur pouvoir de décision et à quel niveau ?)*

**Cible A-2-1** : participation : *Droit de regard, de libre discussion et d'intervention de ceux qui, dans une communauté, devait en subir la loi, le règlement (dico. Petit Robert).*

**Cible A-2-2** : concertation : *Recherche en commun (élus, habitants et techniciens) un accord tendant à l'harmonisation des positions avant la prise de décision »*

**Cible A-2-3** : subsidiarité



**Objectif A 3 : faire appel à des compétences pluridisciplinaires****Cible A-3-1** : les profils techniques

Cible A-3-2 : l'organisation du travail d'équipe

**Evaluation de la performance de durabilité du projet d'espace public**

Cette partie de l'évaluation sera menée au cours d'une visite de terrain complétée par la consultation des pièces techniques ayant servi de base pour la mise en œuvre du projet (plans de l'étude de projet)

**Préalable** : Deux outils sont à réaliser avant et après les travaux selon la même méthode afin d'établir un comparatif. Ils constitueront les pièces nécessaires à la perception de l'aménagement :

- Une vue photographique panoramique intégrale de l'ensemble du périmètre du site aménagé
- Un plan de masse du site à la précision allant du 1/500 au 1/200 (celui-ci fera apparaître plus particulièrement la nature des matériaux utilisés et la palette végétale employée)

**Objectif B 1 : Améliorer la qualité de l'environnement et assurer l'utilisation économe et valorisante des ressources****Cible B 1-1** : l'espace : *Utilisation d'espaces délaissés ou en friche (ville renouvelée)***Cible B 1-2** : les espaces-verts : *Les surfaces plantées, leur nature***Cible B 1-3** : déplacement : *On évaluera l'espace dévolu aux circulations lentes (piétons/vélo) et aux transports en commun, on vérifiera s'il y a réduction des emprises routières***Cible B 1-4** : sécurité : *Mise en place d'éléments destinés à protéger les piétons des véhicules (bornes/murets, passages piétons protégés, îlots, réduction des emprises routières, « zones 30 », ...), (caractéristique glissante des revêtements)***Cible B 1-5** : matériaux : *Réemploi de matériaux, (du site ou de provenance extérieure)***Cible B 1-6** : biodiversité : *Souci du maintien des espèces animales et végétales en place, le projet contribue-t-il à l'installation de nouvelles espèces, origine botanique des végétaux plantés***Cible B 1-7** : cycle de l'eau : *Mode de gestion des eaux de surface : préciser si évacuation unitaire ou séparative, infiltration, installation de tamponnement, ..., Ratio surface imperméable/surface perméable, Préciser si solution visible ou souterraine, gestion d'arrosage des espaces verts***Cible B 1-8** : bruit : *Les niveaux sonores seront appréciés en relation avec la nature des revêtements de sol sur les parties roulantes et les activités génératrices de bruit***Cible B 1-9** : Energie : *Eclairage***Objectif B 2 : Préserver et valoriser la « mémoire » du lieu**

Il s'agit plus particulièrement d'évaluer la dimension culturelle et/ou identitaire du projet :

- Repérer les éléments préexistants sur le site et que l'on associe à
- L'identité du territoire (cf. fragment d'inventaire, etc.)
- Les apprécier pour leur préservation
- Les révéler au moment du projet

**Cible B 2-1** : matériaux : *Pierre du pays (pierre bleue, marbre, ..), verre, brique à la coloration traditionnelle***Cible B 2-2** : bâti : *Le projet induit-il des améliorations sur les façades riveraines un bâtiment riverain est-il réinvesti suite au projet, le projet permet-il une meilleure perception du bâti***Cible B 2-3** : mobiliers et édifices : *Ferronnerie, ..., kiosque, friterie***Cible B 2-4** : végétation : *Arbres et végétations pré-existantes, taille traditionnelle (ex : rideau de Tilleuls, Poiriers palissés, arbres têtards...)*



**Cible B 2-5 :** paysage : Les « ouvertures » sur le paysage environnant, l'harmonie générale de l'aménagement en relation avec l'ambiance de l'unité paysagère

**Cible B 2-6 :** valorisation de l'eau : Vue sur l'eau, accès à la rivière (Sambre et affluents), fontaine

**Cible B 2-7 :** topographie : Mise à profit du relief dans le projet

**Cible B 2-8 :** usages traditionnels : Jeux traditionnels, friterie...

### **Objectif B 3 : Renforcer le lien social, la vie collective**

**Cible B 3-1 :** poly ou monovalence des lieux : L'aménagement permet-il d'augmenter la polyvalence du lieu. Quels usages semblent privilégiés ?

**Cible B 3-2 :** accessibilité piétonne : Y a-t-il des secteurs du site non accessibles aux piétons ?, l'aménagement privilégie-t-il l'arrêt du piéton ou son assise

**Cible B 3-3 :** mixité sociale et générationnelle : Le projet privilégie-t-il une catégorie de population ou une classe d'âge ?, prise en compte du handicap

### **Objectif B 4 : Rechercher l'efficacité économique à court, moyen et long terme**

**Cible B 4-1 :** investissement : Quel est le coût global de l'aménagement ? ratio au m<sup>2</sup>

**Cible B 4-2 :** entretien : Quel est le coût annuel estimé pour son entretien ? ratio au m<sup>2</sup>

**Cible B 4-3 :** longévité de l'aménagement : Temps estimé avant la nécessité de réaménager ?