

LES CAHIERS
DE L'AGENCE
2014

#1



AGENCE RÉGION DE
REIMS
D'URBANISME
Développement & Prospective

LES CAHIERS
DE L'AGENCE
2014



FORUM DE LA PROSPECTIVE

Ou comment interpellier nos certitudes ? 6

- *La prospective dans les territoires, pourquoi faire ? Comment faire ?*
- *« L'urbaniste est-il un prospectiviste qui s'ignore ? »*
- *Comment faire « vibrer » les villes de demain ?*
- *Pour qui fait-on la ville ? « Avoir sa place dans la ville, c'est pouvoir se projeter »*
- *Nous rêvons d'une « ville fertile »...*
- *Reims 2020 : Faire plancher 3 équipes sur un territoire, un projet*
- *SCoT en question, préparer l'avenir*
- *Peut-on imaginer l'habitat social en 2025 ?*
- *Patrimoine mondial de l'Unesco, un défi pour le territoire*

FORUM DE LA CONNAISSANCE

Ou comment comprendre les transitions de notre société ? 50

- *Comment une ville tient-elle debout ?*
- *Améniser les rues. De quelques considérations à propos d'un urbanisme sensoriel...*
- *Ralentir la vi(II)e*
- *Rendre la ville plus humaine par l'art*
- *La sphère présentielle : facteur d'attractivité territorialisée ?*
- *Ville dense*
- *Le rôle de l'artiste dans la production de l'espace public*
- *Pour une méga-région et pas une « métropole hors-sol »*
- *Pôle métropolitain, à la recherche d'une réalité ...*

FORUM DE L'EXPERTISE

Ou comment mettre en action les territoires ? 94

- *La reconquête de l'espace public : allier rencontres et intimité*
- *Les espaces publics ou les « lieux de plaisir »*
- *Comment concilier espaces publics et temps de vie ?*
- *La marche : facteur de découverte de la ville*
- *Reims entre tramway et axe historique: une centralité métropolitaine*
- *Une métropole à grande vitesse : quels effets ?*
- *Comment scénariser Reims par l'art et la culture ?*
- *Reims, laboratoire d'innovation de l'habitat social*
- *L'habitat privé : une ressource atypique à prendre en compte*

FORUM DE LA PROSPECTIVE Ou
comment interpellier
nos certitudes ?



La prospective dans les territoires, pourquoi faire ? Comment faire ?

PIERRE CHAPUY

Peut-on disposer d'une définition « opérationnelle » de la prospective ?

Plutôt que vous donnez une définition, il semble utile d'aborder la prospective par plusieurs citations issues de deux intellectuels français qui ont été pour le premier le pionnier – Gaston Berger – et pour l'autre l'un des principaux praticiens de démarches, d'études et de travaux de prospective – Jacques Lesourne. Leurs écrits comme leurs travaux ont contribué de façon essentielle à construire la prospective comme une véritable « science de l'action ».

Pour Gaston Berger, le « père » français de la prospective ou le père de la prospective « à la française », la prospective c'est « réfléchir large et profond, penser à l'homme ». Il s'agit par cette phrase très brève d'affirmer la nécessité de renouveler les questionnements habituels, souvent trop sectoriels, parcellisés, décomposés, pensés de façon le plus souvent trop linéaires, insuffisamment complexes pour couvrir la réalité du monde. C'est aussi le souhait, dans ces réflexions formelles concernant l'avenir, de se détacher des détails du territoire ou du sujet analysé, pour se concentrer sur les structures profondes qui en portent et en orientent les évolutions majeures futures. C'est enfin d'affirmer clairement le rôle et la place de l'homme, qui doivent rester centraux..

Mais Gaston Berger, comme d'autres auteurs, insiste également sur le souhait de ne pas se concentrer seulement sur l'anticipation des futurs mais aussi – surtout - sur les projets et programmes qui vont créer ou contribuer à créer ce futur, et sur leurs conduites :

« Demain ne sera pas comme hier. Il sera nouveau et il dépendra de nous. Il est moins à découvrir qu'à inventer. »

« Nous avons à vivre non point dans un monde nouveau dont il serait possible au moins de faire la description, mais dans un monde mobile, c'est-à-dire que le concept d'adaptation doit être généralisé pour rester applicable à nos sociétés en accélération ».

Jacques Lesourne apparait comme un des plus grands praticiens français, et ce depuis les années 60, que ce soit auprès des pouvoirs publics comme auprès des entreprises. Il insiste pour sa part sur la nécessité de fonder la réflexion prospective sur trois dimensions essentielles. Pour Jacques Lesourne, « *l'avenir est le fruit du hasard, de la nécessité et de la volonté* ».

Naturellement, il serait possible de trouver nombre d'autres citations ou analyses concernant la prospective en tant qu'outil de travail sur les futurs, comme mode de pensée, comme support de démarches ou de prise de conscience collectives. Nous proposons ici à une approche à visée pragmatique et à caractère volontairement opérationnel, au travers d'une phrase résumée, qui pourra en quelque sorte servir de guide pour la pratique de la prospective et pour la conduite des démarches dans ce domaine.

La prospective consiste à : « *Explorer les futurs possibles pour anticiper les enjeux du futur, et nourrir les décisions d'aujourd'hui* ».

Il s'agit d'insister sur quatre composantes clés de l'approche prospective :

« *explorer ...* », parce qu'il s'agit d'une réalité non encore existante, et donc de fait non observable, nous sommes bien dans la situation de l'explorateur devant une terre en partie « *incognita* » ;

« *... les futurs possibles...* », parce que l'avenir étant fait de tendances lourdes mais aussi d'incertitudes, il est essentiel d'identifier des perspectives, des scénarios, des histoires multiples, tout en restant dans le champ des possibles (c'est-à-dire non invraisemblables) ;

« *... pour anticiper les enjeux du futur ...* », afin que l'acteur ou le groupe d'acteur - sur un territoire par exemple - améliore l'anticipation et la prise de conscience des menaces et opportunités que ces avenirs sont susceptibles de représenter pour ses intérêts et ses projets ;

« *... et nourrir les décisions d'aujourd'hui* », car la prospective ne doit pas rester une simple spéculation intellectuelle sans utilisation, mais bien servir très directement, très concrètement à nourrir dès aujourd'hui des choix, des inflexions, des transformations dans les prises de décisions.

Quelles grandes étapes dans les pratiques prospectives en France ?

La France a été, parmi d'autres nations occidentales, une de celles qui a le plus mis en avant, et pratiqué, la prospective. Issue des travaux proches du Commissariat au Plan dans les années 50, celle-ci a trouvé dans cette période de reconstruction puis de développement planifié de la France un premier territoire d'application, en particulier au sein de l'Etat. Dans le même temps, nombre de grandes entreprises, souvent publiques, ont largement utilisé la prospective notamment dans des secteurs où le temps long rythme les horizons de la réflexion, comme dans les champs de l'énergie, des grandes infrastructures, ...

Les pratiques de prospective, ou à tout le moins des réflexions intégrant explicitement le temps long du futur se développaient également dans le domaine de l'aménagement du territoire et dans l'urbanisme, en parallèle avec les logiques de projets d'aménagement et de développement opérationnel des villes et des territoires. C'est notamment le cas au sein des agences d'urbanisme des grandes villes et des agglomérations, aujourd'hui au nombre de 53, qui élargissent progressivement leurs compétences en matière de prospective, comme l'indique la FNAU : « *La prospective territoriale fait partie des fondamentaux des agences. Face à la complexité et à l'incertitude, elle connaît aujourd'hui un regain et un renouvellement des méthodes* ».

Au niveau de l'Etat français, le Commissariat général au plan a évolué ultérieurement vers un Centre d'analyse stratégique, créé en mars 2006, qui a perdu en partie ce rôle de lieu de débat collectif sur les futurs possibles et leurs enjeux ; le mot prospective est à nouveau dans le titre du Conseil d'analyse stratégique et prospective qui lui a fait suite en avril 2013 .

Il semble qu'aujourd'hui, et notamment à l'issue de cinq années de crise, financière d'abord, puis économique et sociale, mais aussi politique, la prospective retrouve une certaine actualité, voire une certaine nécessité, tant auprès des pouvoirs publics nationaux, que des collectivités locales ou des entreprises.

Cette actualité de la prospective (son utilité) est à la fois portée par les incertitudes économiques, sociales et politiques qui résultent de la crise, et qui créeront peut-être un monde nouveau, mais aussi depuis plusieurs d'années par les tendances lourdes des transformations du monde : poids croissant des pays émergents, profondes mutations technologiques notamment dans le champs de l'information, enjeux environnementaux qui se creusent, questionnements climatiques, ... Mais le besoin de prospective est aussi alimenté par les questionnements majeurs partagés dans les pays développés relativement aux effets économiques, sociaux et politiques de la crise à long terme, et sur la place que pourront occuper demain les pays occidentaux dans le concert des nations.

Quels sont les composantes essentielles d'une démarche de prospective stratégique ?

La prospective stratégique apporte une rigueur, une méthode et des outils. Elle vise à analyser formellement, explicitement et collectivement, et à explorer et documenter les hypothèses et avenir possibles, et ainsi à mieux ancrer la réflexion stratégique dans une vision validée et partagée.

La prospective stratégique doit respecter certains fondamentaux pour assurer la pertinence, la qualité et l'utilité de la réflexion et des enseignements qui peuvent en découler :

- développer une « *vision globale* », qui s'avère particulièrement nécessaire quand le sujet est nouveau, et/ou que l'interaction entre l'ancien monde et le nouveau monde est complexe ;
- adopter formellement une « *vision systémique* », qui cherche à identifier et à documenter les interactions (existantes ou nouvelles, renouvelées, ...) ;

- réfléchir à la nature et à l'horizon des « ruptures », ce qui, notamment lorsque certains facteurs clés comme les innovations technologiques, les changements réglementaires, le jeu des acteurs et des alliances jouent un rôle central dans le sujet étudié, rend nécessaire de réfléchir explicitement sur ces sources de scénarios parfois très fortement contrastés ;
- documenter formellement les évolutions futures possibles, en ancrant l'analyse sur une « analyse rétrospective » solide, afin d'aider à trier entre le certain et l'incertain.
- respecter un certain nombre de conditions, qui contribuent également à la pertinence, à la qualité et à l'utilité de la réflexion
- ancrer l'analyse rétrospective et l'exploration prospective non seulement dans une approche documentaire, mais aussi par le biais d'entretiens auprès d'experts comme d'acteurs, en interne comme en externe. Ces derniers entretiens venant qualifier, compléter ou critiquer les analyses internes parfois partielles ou comportant certains conformismes de pensée, les « idées reçues » ;
- formaliser la vision complexe et systémique sous la forme d'une représentation partagée du sujet étudié et des facteurs clés qui le composent ou l'influencent : le « système prospectif » ;
- documenter l'évolution future des facteurs clés dans une triple analyse ou exploration : synthèse des évolutions passées, compréhension des dynamiques en cours, exploration des hypothèses possibles, synthétisées sous la forme d'hypothèses validées collectivement : la « base rétro-prospective » ;
- construire une représentation partagée des futurs possibles, éventuellement sous la forme de scénarios, ou d'une vision tendancielle associée à diverses ruptures ou incertitudes majeures : le « référentiel prospectif ».

Quels sont les principaux conseils à suivre, mais aussi pièges à éviter ?

Quel que soit l'exercice de réflexion prospective formelle réalisée, et même dans le cas de travaux de modélisation (prospective des demandes de logement, prospective de la population, ...), il convient de rappeler que les regards sur le futur sont « remplis d'hypothèses », auxquels il faut accorder autant d'importance qu'aux résultats, car ils donnent sens aux résultats.

Ces hypothèses sont parfois transparentes, dans le cas d'une réflexion prospective formalisée (notamment qualitatives, ou dans le cas de scénarios, ...). Elles sont néanmoins présentes, mais souvent moins visibles, rapidement oubliées ou cachées, dans le cas de modèles formalisés. Elles le sont dans ce cas de deux façons :

- dans la conception et la structure du modèle qui, parce qu'il a été construit et calé sur le passé, reprend («*embarque*») le plus souvent l'hypothèse majeure. Le fait que le système va globalement se comporter demain comme il s'est comporté hier (par exemple sur les influences de certaines variables sur d'autres, ou sur le rythme d'évolution d'une variable, ...)
- dans les hypothèses d'entrée du modèle, qui conditionnent les données de sortie, les résultats, et qui donc doivent être présentées ensemble pour faire sens !

Il est utile de servir une «*grammaire prospective*» suffisamment large

Une très large part des analyses concernant les futurs, attendus ou possibles, sont souvent exprimées au regard de deux types d'évolutions seulement, et trop centrées sur une attention aux changements :

- Quelles sont les principales «*tendances lourdes*» qui sont à l'œuvre sur les territoires, tendances locales, mais aussi grandes dynamiques économiques ou sociales qui, de logiques et d'échelles plus larges que le territoire (nationale ou mondiale) affectent le territoire ?
- Quels sont les principaux «*signaux faibles*», évolutions nouvelles, limitées dans leur ampleurs aujourd'hui, mais qui pourraient demain être les prémisses ou les porteurs de transformations profondes et de grande ampleur ?

Il est souhaitable, dans l'exploration prospective des facteurs clés dont on pense qu'ils peuvent orienter les futurs, de faire également référence à quatre autres types d'évolutions importantes qui viennent «*documenter*» les futurs possibles :

- Les inerties, qui freinent les évolutions ou qui agissent comme forces de résistances ; voire même identifier les invariants, facteurs ou dimensions immobiles du futur ;
- les ruptures possibles, événements nouveaux et brusques, pouvant modifier rapidement l'évolution d'un facteur clé et agir sur l'ensemble du système ;
- les incertitudes majeures, qui font références aux évolutions inconnues, indécises, ou controversées, pouvant porter sur un facteur clé dont on ne sait comment il va se transformer et impacter le système étudié ;
- les projets et leurs stratégies des hommes et des organisations, interactions parfois complexes entre les logiques et les volontés d'acteurs clés, qui peuvent être les porteurs de scénarios contrastés.

Mobiliser les composantes de l'exploration prospective sur une telle grammaire élargie permet de s'obliger à penser non seulement les continuités, mais aussi les aléas, les incertitudes, les basculements possibles ... ; à essayer de les hiérarchiser ; et enfin fondamentalement à accepter collectivement que l'avenir est largement le fruit du jeu d'acteurs (alliances, conflits, coopérations, rapports de forces, ...) et des projets des hommes.

Ne pas confondre les deux types de sens - et d'usages - du mot « *scénario* »

Il apparaît que deux types, et donc deux significations du mot scénario, sont très largement employés dans les exercices de prospective, alors qu'ils sont très significativement différents, et que cette différence n'est pas suffisamment exprimée ou reconnue, et peut être porteuse de confusion quant aux attitudes et aux choix futurs :

- les scénarios sont dans certains travaux conçus comme des histoires alternatives possibles du contexte, rassemblant des hypothèses concernant les facteurs clés du futur, essentiellement facteurs externes par rapport aux acteurs territoriaux locaux qui portent la réflexion. On fait ici référence par exemple à des facteurs tels que : politiques européennes, politiques nationales, innovations technologiques, croissance, prix du pétrole, activités économiques privées, valeurs sociétales, ... ;
- les scénarios sont dans d'autres travaux utilisés plutôt pour explorer et documenter des alternatives de politiques, programmes et projets d'aménagement portés par des acteurs publics locaux, et présentant des visions ou représentations de futurs possibles pour l'aménagement de territoires.

De fait ces deux types de « *scénarios* » ne répondent pas aux mêmes questions, même s'ils nourrissent tous les deux, mais de façon différente, la réflexion :

- Dans le premier cas, la question à laquelle les scénarios répondent est : que pourrait-il se passer, et notamment dans quel contexte serions-nous - nous acteurs publics ou privés - amenés à vivre sur notre territoire, et dans lesquels nous devons de fait situer nos actions ?
- Dans le second cas, cette question est : quelles politiques, projets ou programme pourrions-nous, nous acteurs publics, ou acteurs agissant de manière concertée, mettre en œuvre ?

La prospective stratégique au service du développement durable : quels apports essentiels ?

La notion de développement durable joue aujourd'hui un rôle croissant, et de plus en plus central, dans la réflexion sur le développement économique et social des territoires. Plus de quinze années après le rapport du Club de Rome qui, au début des années 70, s'est interrogé sur l'avenir des ressources naturelles planétaires, le rapport rédigé en 1987 dans le cadre des Nations Unies sur « *L'environnement et le développement* », le fameux rapport Brundtland, indique qu'un développement durable est un développement « *qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins* ».

Il s'agit donc de penser ensemble les fameux trois piliers du développement durable que sont la préservation de l'environnement, la croissance économique et le développement social, dans une vision globale de court comme de moyen et de long - voire très long - termes. Il s'agit aussi, selon ce rapport Brundtland, cela a été rappelé lors de la Conférence de Rio organisée en 1992, d'être « *particulièrement attentif aux intérêts des populations les plus défavorisées* ».

Ces orientations validées par les Nations Unies et les gouvernements des Etats présents à Rio et lors de plusieurs conférences depuis lors (Johannesburg en 2002, Rio à nouveau en 2012) colorent concrètement aujourd'hui les travaux sur l'avenir des territoires, les réflexions relatives aux transports collectifs, à l'habitat - et notamment l'habitat social, à l'emploi, au développement des quartiers sensibles, à la protection des terres agricoles, à la préservation des milieux naturels,

A une échelle plus fine, et notamment au sein des zones urbaines, le développement durable vient également modifier la façon de concevoir, de planifier et de mettre en œuvre de nombreux projets : éco-quartiers, transports collectifs en mode doux, bâtiments à énergie « *positive* », production d'énergies renouvelables, Le développement durable est enfin la source de réflexions nouvelles comme les agendas 21 locaux, les plans climat énergie territoriaux, les trames vertes et bleues, ...

Ce nouveau regard, ce nouveau « *paradigme* » d'analyse du développement, vient ainsi profondément renouveler les approches et les perspectives d'avenir : contraintes certes, mais aussi opportunités nouvelles de développement, de croissance, d'innovations de toutes natures (économiques, sociales, environnementales, ...), ainsi que de concertations et de participations avec l'ensemble des acteurs, au service des territoires.

De fait, la prospective stratégique – dans son approche, dans ses méthodes concrètes et dans sa pratique, notamment participative – est aujourd'hui un outil particulièrement approprié pour penser et conduire le développement (durable) d'un territoire. Elle est un outil qui permet en effet de développer explicitement et collectivement :

- une vision systémique, multidimensionnelle, qui est nécessaire au cœur de la réflexion sur les territoires, qui permet de mieux appréhender et comprendre les interfaces entre les hommes, leurs activités et le contexte sociétal et physique dans lequel ils vivent et opèrent ;
- la prise en compte du moyen et du long terme, qui est de fait aujourd'hui partie intégrante d'un développement durable des territoires ;
- la prise en compte effective des incertitudes et des ruptures, laquelle doit naturellement faire partie d'une réflexion sur le développement durable d'un territoire, pour une compréhension des relations complexes de l'homme avec son environnement ;

- enfin, et tout particulièrement dans les démarches prospectives participatives, l'intégration de multiples regards ou savoirs, ainsi que la représentation de divers acteurs, de diverses légitimités, qui sont aujourd'hui essentielles, qui favorisent et rendent possibles les arbitrages complexes, lesquels restent dans ce domaine largement politiques, au sens le plus noble du terme.

Comment concrètement, avec l'aide de la prospective, construire collectivement et localement le développement durable d'un territoire?

Dans ce cadre général des préoccupations croissantes en matière de développement durable, la prospective stratégique met le territoire en position de mieux anticiper les enjeux auxquels il pourra être confronté demain, que ces enjeux résultent de la transformation des activités économiques sur des marchés de plus en plus concurrentiels, de la dégradation de l'environnement, de l'évolution des attentes sociétales ou des réglementations, ou de la confrontation des points de vue et des intérêts des différents acteurs.

La prospective stratégique, pratiquée collectivement par les acteurs publics et privés, a d'abord pour résultat de construire concrètement « *le sens du développement durable* » pour leur avenir, en identifiant les sujets clés qui conditionnent l'avenir d'un territoire. Elle contribue ainsi à créer un langage de réflexion commun, la prise en compte de facteurs nouveaux, mais aussi la découverte de pistes d'innovations nouvelles dans de multiples domaines.

Cette approche permet enfin très concrètement – et c'est bien là l'essentiel – l'élaboration d'un projet territorial renouvelé, plus pertinent, plus prospectif. Elle contribue à la définition de politiques, de programmes et de projets publics et collectifs, en cohérence stratégique avec les acteurs privés - entreprises comme particuliers – qui peuvent également développer leurs propres projets et construire ainsi leurs propres futurs.

BIOGRAPHIE de Pierre CHAPUY

Directeur et Associé au GERPA (Groupe Ressources Prospective), société d'études et de conseil privée dans le domaine de l'environnement et de la prospective. Il est Professeur associé au Conservatoire National des Arts et Métiers où il assure le cours de « Prospective et développement durable pour les entreprises ». Il a notamment coordonné la rédaction du rapport de la France à la conférence de RIO (1992) et à la conférence de Johannesburg (2002) et a été consultant auprès de l'Institut français de l'environnement.

Ingénieur civil des Mines, titulaire d'un Master en urbanisme et aménagement du territoire (Université de Newcastle-Upon-Tyne, Royaume-Uni, 1975) et d'un doctorat en sciences de gestion (CNAM, 2002)

« L'urbaniste est-il un prospectiviste qui s'ignore ? »

MARTIN VANNIER

À l'initiative de la revue Urbanisme, une table ronde a réuni, architectes et urbanistes pour aborder l'articulation entre projet urbain et prospective à travers notamment l'expérience d'Agence d'Urbanisme.

Martin Vannier : L'urbaniste est-il un prospectiviste qui s'ignore ? Cela laisse entendre qu'il pourrait y avoir une forme d'incompréhension ou, en tout cas, de rendez-vous pas évident entre le projet et la prospective. D'où la question : dans vos pratiques, comment projet(s) et prospective s'articulent-ils ?

Pierre Tridon : D'abord une définition très rapide de ce que j'entends par prospective : « *explorer des futurs possibles pour identifier les enjeux de demain et éclairer les décisions d'aujourd'hui* », (expression que j'emprunte à mon ami Pierre Chapuy).

D'un côté, le projet c'est : « *dessine-moi un mouton* ». Pour la prospective, c'est plutôt « *que doit-on dessiner, pourquoi, pour qui ?* ». La prospective, à l'inverse du projet, n'est jamais une délégation de réflexion à un consultant ; le donneur d'ordre de la prospective doit participer au brainstorming pour indiquer ses intentions, la vision qu'il entend construire.

La prospective doit précéder le projet, en s'interrogeant sur « *quelle ville pour demain ?* » Ou bien « *comment se déplacer demain ?* » Enfin, il faut se fixer des temporalités, 2020, 2040, et forcément, l'échéance retenue aura des impacts sur la réflexion. Je considère donc la prospective comme une démarche pédagogique, une dynamique de groupe, un partage de vision.

Jérôme Grange : Je ne dis pas que la planification est obligatoirement de la prospective, mais le rapport au temps n'est pas le même, entre le projet et la planification.

La temporalité d'un projet urbain, une fois en phase opérationnelle, est de 20 à 30 ans. Le projet est donc dessiné à un moment donné, puis il évolue sur une période longue. Alors que pour la planification, c'est différent, et les SCOT en sont l'exemple le plus marquant. Dans la planification, il y a donc une sorte d'inversion des temporalités par rapport à une démarche de projet qui, elle, s'inscrit dans son temps initial.

Pierre-Alain Trevelo : Pour simplifier, j'ai envie de dire que la prospective n'est pas opérationnelle, c'est le projet qui l'est. La prospective est invalidée en permanence, alors que le projet doit être validé au fur et à mesure. La relation entre prospective et projet semble intéressante lorsque la prospective est capable de libérer, le projet des dogmes du futur tels qu'on les connaît aujourd'hui. La prospective informe le projet, c'est-à-dire qu'elle est ce vers quoi on veut aller, et le projet est comment faire pour y aller. C'est une vision.

Henri Bava : Effectivement, je n'opposerais pas prospective et projet. Parce que le projet consiste à tenter d'ouvrir le champ des possibles sur un lieu, sur un territoire. Et toute la question est : comment nourrir le projet par la prospective ou par tout ce qui peut l'enrichir... en matière d'impulsion, de dynamique ?

Jérôme Grange : Se projeter dans le futur, c'est permettre que le politique et le sociétal trouvent une place dans l'évolution des territoires, par rapport à un phénomène particulièrement prégnant actuellement, qui est l'économie au sens très large. Et cette économie se limite à un futur de court terme. Les démarches de prospective visent donc à se donner du champ par rapport à ces mécanismes économiques.

Pierre Tridon : Je voudrais rebondir sur une phrase prononcée par Pierre-Alain Trevelo : « *la prospective informe le projet* ». C'est exactement ce que j'ai en tête. La prospective, bien sûr, est une réflexion sur le futur, mais pas sur le projet du futur.

Dans le futur, à l'horizon 2020-2040, quels vont être les éléments fondamentaux de l'environnement (économiques, sociaux, réglementaires, financiers...) qui seront tellement forts que le projet sur lequel je travaille aujourd'hui devra être en adéquation avec ces éléments de contexte ?

Aujourd'hui, le tweet, le numérique font partie de notre quotidien, alors qu'il y a cinq ou dix ans, ce n'était pas le cas. Donc, pour la ville de demain, je n'imagine pas une seconde qu'un urbaniste puisse faire l'impasse sur la vitesse de l'information. De la même manière, compte tenu des prévisions - choc pétrolier, émission de CO₂, changement climatique, etc. - on imagine mal concevoir des territoires où la voiture serait reine.

C'est cela, la prospective, c'est de cerner les tendances lourdes. C'est aussi une hygiène de vie que de se poser des questions sur le futur, car, sans prospective, l'espèce disparaît.

Enfin, la prospective, c'est déchiffrer le passé et le présent. En fait, il s'agit d'une rétrospective, savoir d'où l'on vient, connaître l'histoire de la ville. La ville de demain sera composée à 90 % de la ville actuelle. Il y a donc l'échelle temporelle et l'échelle spatiale.

Martin Vannier : En somme, vous répondez tous que l'urbaniste n'est pas un prospectiviste qui s'ignore, mais vous utilisez deux registres de vocabulaire qui ne sont pas forcément convergents.

Le premier paradigme est celui du rassemblement, de la fédération des intentions, et la prospective est dans ce cas une sorte de science du solide sur lequel le futur sera de toute façon ancré.

Et puis il y a l'autre paradigme, où la prospective est faite pour dérouter, politiquement parlant, pour déranger.

Il faut savoir, à un moment donné, ce que l'on met dans la machine du projet : l'émergent ou le tendanciel ?

Pierre-Alain Trevelo : Je crois beaucoup à l'idée de la prospective comme débat et comme définition d'un bien commun, comme capacité à rendre collective la réflexion, et à faire passer des éléments émergents à un stade un peu plus rassemblé, tout simplement. La prospective n'est ni une utopie ni une idéologie.

Pierre Tridon : S'il fallait résumer en une phrase ce que l'on vient de dire, je dirais que la prospective, c'est donner une direction et éclairer le chemin que l'on emprunte.

Je pense que le projet de territoire, c'est aussi un projet de société. Il n'y a pas que du croquis ou que du dur, il y a aussi une autre façon de vivre ensemble. Il me semble donc que le vrai sujet est : comment vivra-t-on demain ?

BIOGRAPHIE

Michel Vannier géographe, il est professeur en géographie et aménagement à l'Institut de Géographie Alpine de l'université Joseph Fourier (Grenoble I), depuis septembre 1999. Il enseigne à l'Université du Québec à Montréal et à l'université Joseph Fourier Grenoble-I. Il a dirigé le laboratoire PACTE à sa création, il assure ensuite la responsabilité scientifique du programme de prospective de la DATAR (Territoires 2040). Il est depuis 2008 associé au Cabinet ACADIE.

Ses recherches évoluent dans le champ des transformations des politiques publiques et du renouvellement de l'action collective, entre changements d'échelles et recompositions territoriales. Il a notamment formalisé, à travers ses travaux récents, le concept d'interterritorialité. Depuis plusieurs années, il développe la dimension prospective dans une part importante de ses recherches et activités.

- *Henri Bava, architecte paysagiste, co-fondateur de l'agence Ter (avec Michel Hoessler et Olivier Philippe).*
- *Jérôme Grange, directeur général de l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA).*

- *Pierre Alain Trévelo, architecte, fondateur avec Antoine Viger-Kobler de l'agence TVK Architectes et urbanistes.*
- *Pierre Tridon, directeur de l'Agence d'urbanisme, de développement et de prospective de la région de Reims (AUDRR).*

Comment faire « vibrer » les villes de demain ?

FRANÇOIS DELAROZIERE

Il faut penser que la ville est avant tout un terrain d'échanges. Dès lors, ses interventions artistiques ont pour ambition de la « *mettre en mouvement* » pour inventer demain...

Notre démarche consiste à fabriquer la ville, c'est-à-dire à la faire vibrer, à la mettre en mouvement et à inventer ce que pourrait être une ville de demain. C'est-à-dire une ville où, lorsque l'on traverse le paysage urbain, les places et les rues, l'on rencontre des choses qui sont des événements non prévus, particuliers, qui vont nous faire basculer dans un autre univers et nous montrer qu'il est possible de voir la ville différemment, et de vivre la ville différemment. Il ne s'agit pas d'une leçon qu'il faudrait nécessairement appliquer partout, mais d'une proposition : comment faire en sorte que les villes, demain, soient des lieux de rencontre, des lieux de partage, des endroits où l'espace public raconte une histoire et déclenche de l'imaginaire ?

Ce qui est intéressant dans les objets comme l'Araignée c'est que leur taille et leur dimension nous plongent, en tant qu'adultes, dans la situation qui était la nôtre lorsqu'étant petits, nous voyions nos parents. Mes enfants, qui sont tout petits, m'arrivent au genou et c'est à peu près le regard que vous avez lorsque vous êtes face à l'araignée. Je pense donc qu'ainsi, d'une manière naturelle, nous retrouvons notre regard d'enfant et que cela fait tomber les préjugés, les barrières et tout ce qui nous formate en tant qu'adultes. Cela ouvre un peu le regard et les choses vont nous toucher de manière plus facile, plus directe.

Quand l'Araignée rencontre la mécanique Tramway

A Reims, il y a quelque chose de durable dans le fait que le tramway était inauguré et que le spectacle a révélé cet aménagement. Le spectacle a invité les habitants à se rendre dans Reims depuis les quartiers et les cités alentour. Ce sont 100 000 personnes qui se sont retrouvées dans la rue et qui ont redécouvert leur ville après deux années de travaux, deux années de traumatisme, d'une certaine manière. Cela a vraiment du sens. Ce moment a marqué les esprits à jamais et il a ressuscité une forme de fierté du lieu et d'amour. Les habitants se sont rendus compte que la ville pouvait être un terrain de rêve à vivre. Tout ceci prend du sens par rapport à l'aménagement urbain, dans la relation que ce spectacle avait avec le développement urbain, parce que nous avons écrit le projet en fonction de cela.

Je crois que, dans une ville, chaque quartier a son propre langage, en quelque sorte, en termes d'expression et d'espace public. Lorsque la compagnie « *La Machine* » va dans les cités, par exemple, elle va un peu chez les gens. Cela revient, en quelque sorte, à entrer dans la famille. Dans le cadre du projet réalisé à Reims, la démarche était différente. Il s'agissait de révéler le tramway, qui passe au cœur de la ville. Evidemment, cela supposait de jouer avec des symboles forts. Souvent, les élus nous incitent à aller dans les cités, au motif que leurs habitants sont défavorisés et qu'il ne s'y passe jamais rien. Toutefois, il est presque aussi beau, aussi fort et fier de faire venir les habitants des cités au cœur de la ville afin de partager un moment commun. Dans ce cas, la vie communautaire prend un certain sens, car tout le monde se rencontre et se mélange.

Changer de cap : être inventif pour les villes

Les villes construisent leur histoire et leur imaginaire. Elles doivent le faire de manière permanente, être inventives en permanence afin de marquer leur histoire. Par exemple, tout le monde parle encore des concerts qui ont été organisés dans la Cathédrale. Ils ont marqué l'histoire de la cathédrale. Et celle-ci est un monument en soi, une véritable référence en plein cœur de la ville. C'est une grande dame. La revue *Urbanisme* a publié un bel article sur les spectacles liés à l'inauguration du tramway. La question de l'urbain a donc été immédiatement mise en avant, ainsi que le rapport entre la ville, ses infrastructures et le spectacle. Je pense que ces inaugurations ont marqué l'histoire de la ville, dans les esprits. Ce n'est pas quelque chose qui va rester physiquement, mais quelque chose qui restera dans l'imaginaire. Je connais des gens qui se souviennent à vie d'une image. C'est-à-dire qu'une fois que l'on est marqué, c'est pour la vie. Cette marque émotionnelle est aussi importante qu'une marque physique laissée dans une ville.

Je pense que ce sont les usages et les pratiques qui font la ville, qui génèrent la ville. Nécessairement, nos usages et nos pratiques vont changer à l'avenir, parce que nous ne pouvons pas rester sur la même ligne de conduite aussi bien en ce qui concerne notre manière de consommer que notre rapport à l'argent et à l'économie. Nous sommes obligés de changer de cap et, nécessairement, la ville va changer. Cela me semble naturel et il faut arrêter de penser la ville en termes d'aménagement et de choses « *en dur* ». Il faut penser que la ville est un terrain d'échanges, aussi bien de philosophies, de façons de vivre, que de cuisines, de jardins, de rencontres. La ville c'est cela et non pas des gros bâtiments qui coûtent des centaines de millions d'euros et qui nous écrasent, qui nous donnent envie de partir en courant. La ville, c'est autre chose...

** Pour réaliser ses constructions, la compagnie La Machine s'est dotée de deux ateliers à Nantes et Tournefeuille (31). De multiples métiers y sont représentés, du spectacle aux métiers d'art en passant par l'industrie et les technologies de pointe. L'homme et ses savoir-faire sont l'essence même du processus de création.*

BIOGRAPHIE de François DELAROZIERE

Fondée en 1999 par François Delarozière, la compagnie de théâtre de rue « La Machine » est née de la collaboration d'artistes, techniciens et décorateurs de spectacles autour de la construction d'objets de spectacle atypiques. Le travail développé dans l'espace public concerne en premier lieu le théâtre, l'urbanisme et l'architecture. « La Machine » porte aujourd'hui de nombreux projets aussi bien dans le domaine de l'aménagement urbain (Grand Eléphant des Machines de l'Île à Nantes, Manège Carré Sénart...) que celui du spectacle de rue (Mécaniques Savantes, Grand Répertoire des Machines, Symphonie Mécanique, Expédition Végétale...). A travers chacune de ces architectures vivantes, il est question de rêver les villes de demain et de transformer ainsi le regard que nous portons sur nos cités. Il est le fondateur et le directeur artistique de la Compagnie « La Machine » et père de « Kumo », l'araignée mécanique géante qui fit sensation à l'occasion de l'inauguration du tramway de Reims.

Pour qui fait-on la ville ?

« Avoir sa place dans la ville, c'est pouvoir se projeter »

HACÈNE BELMESSOUS

Pour qui fait-on la ville ?

Paul-Henri Chambardelot a posé le premier cette question qui est celle qu'on doit en effet se poser avant tout. Je sors d'une recherche-action de deux ans dans deux quartiers franciliens : la cité Balzac à Vitry-sur-Seine et la Grande Borne à Grigny, qui partait de la problématique suivante : quel est l'effet produit par les politiques publiques depuis les émeutes de 2005 ? Ont-elles modifié le mode de vie des individus ? Ce qui s'y passe interpelle l'ensemble du territoire.

Quel est l'état de ces banlieues ?

Le mot banlieue signifie étymologiquement « *mise au ban* ». Il se définit comme un territoire en périphérie des centres urbains. Aujourd'hui, on pense inévitablement aux grands ensembles communautaires occupés par des populations précaires et minorisées. C'est un terme qui renvoie à quelques individus et à un type d'architecture. On lui substitue parfois le terme « *cité* » derrière lequel les gens comprennent cagoule, voile, voitures brûlées... Quel que soit le mot utilisé, on assiste dans ces quartiers à une dégradation de la situation, une forte paupérisation, une forte précarisation. Les territoires qui sont ainsi relégués servent de sas de pauvreté, sont transformés en réceptacles de la misère urbaine, où l'orientation sécuritaire prime sur tout.

La rénovation urbaine n'a-t-elle aucun effet ?

La politique de rénovation urbaine, fondée sur le bâti, a eu des effets, oui, mais catastrophiques. On démolit, on « *ventile* », c'est-à-dire qu'on redéfinit un territoire dans lequel les individus qui y vivaient n'y sont plus. C'est un moyen de se débarrasser de ces ensembles, d'effacer de la carte un grand nombre de logements. On entretient de cette façon le mythe du supposé retour de la mixité sociale, or elle n'a jamais existé.

Qu'est-ce que la mixité sociale ?

C'est l'ouverture de l'espace public à tous. C'est plus précisément encore offrir à tous les individus l'accès à tous les espaces valorisés, c'est-à-dire tous ceux qui sont considérés par les gens comme attractifs. La mixité ne se décrète pas par les statistiques. Est-ce que j'accepte l'autre ou pas ? Deux indices entravent la mixité sociale : l'école et le logement. Se loger n'est pas seulement choisir ses voisins mais choisir un endroit qui renvoie une image valorisée.

Les habitants ne jouent-ils pas un rôle dans la rénovation de leur quartier ?

La participation des habitants est la tarte à la crème de la rénovation urbaine. Elle n'est pas opérante dans ces quartiers. A la cité Balzac, où je rappelle qu'une jeune fille a été brûlée vive en 2002, rien n'a été discuté avec les habitants. Les élus sont obsédés par la question de l'image, de l'attractivité. La participation des habitants se résume à des opérations de communication. Que fait-on en réalité ? On leur laisse entendre qu'ils sont l'élément défaillant dans cette ville et qu'ils n'ont pas leur place. Avoir sa place dans la ville, c'est pouvoir se projeter.

Du sentiment d'abandon à la contestation, de la contestation à la violence, il n'y aurait qu'un pas ?

Les individus sont à bout, ils n'en peuvent plus. Les caillassages, les dégradations du mobilier urbain, etc., sont des mouvements de contestation qui viennent de personnes minorisées, maltraitées sur le plan égalitaire. Le dispositif d'égalité des chances qui a émergé après 2005 est contesté. On postule que l'égalité qui est un des trois principes de notre démocratie est inapplicable dans ces territoires. Ce ne serait pas la société qui secrèterait cette inégalité mais les individus qui seraient responsables de leur condition.

Ça fait des dégâts. Les politiques publiques sont vécues comme des entraves, des inégalités de traitement et provoquent l'émeute. Qu'est-ce que l'émeute ? Le désir de redonner du sens. L'émeute est un signe positif, elle montre un refus d'abdiquer, d'être exclu du monde commun, de la sphère publique. C'est ce qui peut faire ville.

Comment changer la donne ?

On ne change pas l'image d'un quartier en y construisant un multiplexe. La vraie question est celle de son ouverture, de la mobilité. Il faut organiser un territoire dans lequel les individus puissent se déplacer, ne pas être enfermés. Le tram est un moyen de désenclaver mais il ne suffit pas de faire un tram pour faire de la mixité, ni d'ouvrir un équipement public pour mettre tous les habitants sur un pied d'égalité. La question à se poser c'est comment construire une ville équilibrée, comment équilibrer territoires survalorisés et territoires sous-valorisés.

BIOGRAPHIE de Hacène BELMESSOUS

Chercheur indépendant et contributeur dans deux laboratoires d'idées, il porte sur les espaces publics un regard fortement influencé par ses recherches sur deux territoires de la région parisienne marqués par les révoltes sociales. Il n'y a manifestement pas trouvé « Le nouveau bonheur français » dont il a intitulé l'un de ses derniers ouvrages.

Nous rêvons d'une « ville fertile »...

MICHEL AUDOUY

L'essor du végétal au XIXe

Les premiers exemples de jardins urbains présentant une fonction autre que vivrière se puisent dès la Haute Antiquité : ce sont les fameux jardins de Babylone réservés à l'agrément, à la promenade, qui vont inspirer le système de cours-jardins et de ceintures vertes dont la ville arabe sera l'héritière. Les mails, boulevards, promenades se rencontrent, eux, sous l'Antiquité grecque et romaine et se développent à partir de la Renaissance quand les villes sortent de leurs fortifications, inventant « *le principe d'alignement d'arbres qui reste une figure importante de l'urbanisme* ». Les jardins aménagés sous l'ancien Régime autour des palais, ouverts plus largement qu'à leurs propriétaires, deviennent après la Révolution les premiers jardins publics. Jusque-là, seuls les jardins privés apportaient dans la ville leur touche de verdure. Les grands parcs publics, en même temps que promenades plantées, vont se multiplier au XIXe siècle, alors que les villes connaissent une fulgurante expansion consécutive à la révolution industrielle. Et pour cause : « *l'essor du végétal en ville est alors censé compenser l'éloignement de la campagne et rétablir une forme d'équilibre par rapport à la dégradation du milieu urbain qu'induit le développement industriel.* » C'est aussi le point de départ d'un urbanisme paysager, très bien illustré par les cités-jardins, dont les écoquartiers d'aujourd'hui sont les représentations modernes.

Le XXe siècle : le renouveau de la pensée paysagère

Tout s'est emballé quand les villes se sont étendues dans la deuxième moitié du XXe siècle. « *Sous couvert de devoir loger les populations attirées en ville par le travail, nous sommes devenus très destructeurs.* » En réaction à la construction des grands ensembles, des hectares sont réservés aux espaces verts dans les villes nouvelles, les jardins familiaux ou partagés consacrent le retour à la terre, les arbres courent les rues - ce qui n'est pas une idée neuve puisque Charlemagne préconisait déjà d'en planter. Les précurseurs du renouveau de la pensée paysagère, tels que Jacques Simon, sont passés par là, ce qui produira par exemple le parc Saint-John Perse à Reims, vallonné grâce un savant réemploi de remblais. La question du paysage en ville se traduit aujourd'hui dans de nombreux projets urbains, sous les formes les plus diverses. « *Ne peut-on considérer les plateformes de tramway comme de grands jardins linéaires ?* » interroge Michel Auduy. Quant aux bords de fleuves et rivières, il constate qu'ils sont devenus les lieux privilégiés d'épanouissement du paysage. Les villes retrouvent aujourd'hui

leurs fleuves et leurs rivières, se retournent vers cet élément essentiel de leur géographie qui structure le milieu vivant. L'imaginaire autour de l'eau est d'autant plus développé que les villes sont denses et que la campagne est loin.»

Mettre en scène tous les éléments

Cependant, il ne faut pas réduire la nature en ville à de l'eau... ni à des règles contraignantes. Le concept de trame verte et bleue n'est intéressant à ses yeux que s'il est le prétexte à faire la ville autrement. «*Mettons en scène les autres éléments, pensons la ville comme un grand lieu vivant, inscrit dans une géographie, qui tient compte de la présence de l'eau, de la qualité des sols, des paysages.*» La question écologique est l'un des enjeux de la ville de demain mais il faut, selon Michel Audouy, l'intégrer dans une conception culturelle, fonctionnelle, historique de la ville. «*L'enjeu écologique ne suffit pas. La ville comme lieu du vivre ensemble, du bien-être, de la rencontre, de la culture, de l'identité, de l'histoire des lieux est un autre enjeu à prendre en considération.*» D'où l'idée de «*ville fertile*» qu'il défend. «*Fertile ne veut pas dire tout vert ou tout eau. Faire la ville fertile, c'est la construire en laissant une place au milieu vivant élargi, faire en sorte que les gens se retrouvent dans ces lieux, renouer avec l'histoire humaine et des lieux, les adapter à des usages contemporains.*»

Pour un Manifeste de la Ville fertile

«Nous rêvons d'une ville fertile.

- Fertile parce que de nombreuses formes de vie pourront s'y développer en harmonie.
- Fertile parce que les échanges entre les humains seront riches et abondants.
- Fertile parce que répondant à un désir contemporain d'enracinement mais aussi de développement sain, d'évolution réfléchi et de renouvellement fondé.

La ville fertile est un projet de société très moderne. Il repose sur un pacte culture/nature visant à ce que les hommes habitent leur monde en accord avec toutes formes de vie et plus précisément avec les milieux naturels.

Il ne s'agit pas d'embellir ou d'assainir la ville comme ce fut le cas aux XVIII^e et XIX^e siècles en multipliant les parcs, jardins ou espaces verts dans des projets parfois très ambitieux, ni d'entretenir des confrontations archaïques entre ville et nature, minéral et végétal.

L'enjeu contemporain consiste à penser la ville comme un grand milieu vivant, à l'inscrire dans son environnement naturel, dans un territoire même, et d'en respecter les règles de fonctionnement et d'équilibre dont on a cru, à tort, pouvoir s'extraire.

La ville fertile doit désormais entretenir une relation aimable avec la nature pour générer un paysage dans lequel nos contemporains se reconnaissent.

Comment fabriquer les paysages de la ville fertile, celle à laquelle nous aspirons? Comment prendre en compte les préoccupations écologiques légitimes de nos sociétés, comment inventer de nouvelles cultures urbaines, comment mettre en valeur les identités? Comment exercer le génie du paysage?

La Fabrique du paysage propose des réponses. Elle s'appuie sur des réalisations contemporaines ainsi que sur le foisonnement immense d'idées, de connaissances et de savoir-faire accumulés depuis des siècles d'aménagement de villes et de territoires. Sept thèmes forts et poétiques en même temps – le ciel, l'eau, la terre, le feu, le temps, l'espace et le milieu vivant – expriment d'emblée les valeurs et fondement du paysage. »

BIOGRAPHIE de Michel AUDOUY

Architecte-paysagiste, a présenté le 14 mars 2013 à Reims sa vision de la nature en ville, synthétisée dans un « Manifeste de la ville fertile » qu'il a coproduit avec Michel Pena. Co-auteur d'un article retentissant sur « La France moche » paru en 2012 dans Télérama, qui entendait « alerter les élus sur les périurbanités, dénoncer la France qui s'est développée par les fonctions, les infrastructures, l'urbanisme commercial et les lotissements », Michel Audouy a focalisé sa réflexion ces dernières années sur la question du paysage dans la fabrique de la ville. Pour exprimer toutes les dimensions de ce paysage urbain, qui comprend aussi bien « l'eau, le sol, la lumière que les couleurs et l'horizon », il a proposé cette formule lapidaire mais pleine de sens de la « ville fertile ». Elle renvoie à une idée très ancienne dans l'histoire de l'humanité : en s'étalant, la ville s'est étalée aussi sur des sols fertiles, sur des terres maraîchères qui ont peu à peu disparu.

Reims 2020 : Faire plancher 3 équipes sur un territoire, un projet

AMELIE DARLEY & GWENAËLLE ZUNINO

Pour construire une nouvelle vision pour Reims, la métropole a offert la possibilité à trois équipes d'architectes-urbanistes d'élaborer parallèlement un grand projet urbain. En quoi cette démarche est-elle innovante ? Comment a-t-elle enrichi le projet de Reims 2020 ?

Reims Métropole a lancé un marché de définition pour réaliser son grand projet urbain à l'horizon 2020. L'idée étant de donner une nouvelle image à Reims et de la rendre attractive. Sur la base de notes méthodologiques, trois équipes ont été retenues : Christian Devillers, Bruno Fortier et Philippe Panerai associés chacun à de nombreux bureaux d'études spécialisés dans les déplacements, l'économie, l'environnement et le développement durable, la gouvernance, etc. Ces équipes étaient relativement proches intellectuellement mais avec des ambitions assez différentes pour Reims. L'intérêt principal de faire travailler trois équipes en parallèle sur un même projet, dans une démarche non concurrentielle, est qu'ils se nourrissent les uns les autres et proposent une diversité de visions complémentaires du territoire.

Mutualiser les analyses thématiques pour un meilleur état des lieux

Il leur a été laissée une totale liberté pour travailler ensemble. Pour avoir une vision globale et complète du territoire, ils ont alors décidé de mutualiser les bureaux d'études et de les faire travailler sur des thématiques différentes. Par exemple, concernant les transports, CDVia (équipe Devillers) a mis en place une modélisation des déplacements, Bernard Schaefer (équipe Fortier) a travaillé sur les transports en commun, et Altermodal-Inddigo (équipe Panerai), sur les mobilités douces. Cette répartition du travail a permis d'avoir une compréhension des problématiques très approfondie et d'aller très loin dans la réflexion, notamment, dans des calculs d'investissements et de faisabilité du projet.

Le diagnostic partagé du territoire fut un moment important pour la métropole car des études de niveau presque opérationnel ont été menées dans beaucoup de domaines et il y eut une grande communication autour du projet. En effet, beaucoup de réunions et de manifestations ont été organisées avec le grand public ainsi que les acteurs de la ville, notamment pour fédérer la force économique de la métropole.

Proposer des visions complémentaires

A partir d'un diagnostic commun, chaque équipe a mis l'accent sur des propositions différentes. L'essentiel du projet de l'équipe Devillers se base sur les notions de mobilités et de proximités pour proposer des nouveaux pôles de vie mixtes dans leur programmation, desservis par les transports en commun. L'équipe Fortier propose un projet urbain basé sur des propositions morphologiques pour l'extension de Reims. L'équipe Panerai, quant à elle, propose de réunifier la ville en travaillant sur la requalification des espaces publics du centre-ville. L'affirmation d'un réseau métropolitain, la reconquête de l'autoroute urbaine et ainsi que la mise en place d'une trame verte reliant la ville et la campagne sont des idées reprises par chaque équipe, traduites par des propositions distinctes.

L'intérêt de la démarche de Reims 2020 est son caractère holistique, global et transversal. La transversalité et les échanges entre les équipes ont rendu ce moment extrêmement riche et intéressant pour tous. De plus, le projet de Reims 2020 a été fortement soutenu politiquement et a bénéficié de budgets conséquents. Ce qui a permis de réaliser des diagnostics et de faire des propositions thématiques aussi poussées, notamment en matière de paysage, transports, développement et économie.

Reims 2020, un urbanisme de projets

Les trois équipes du Grand Projet Urbain de Reims 2020 proposent chacun différents projets à mettre en œuvre, qu'ils soient des projets en extensions ou des projets de requalification de l'existant, associant des composantes spatiales et des composantes stratégiques. C'est en ce sens que Reims 2020 est aussi un urbanisme de projets. Il est possible de faire de l'urbanisme de projets à l'échelle d'un grand territoire. Cela n'implique pas forcément de tout dessiner dans le détail. L'urbanisme de projets nécessite une vision transversale et un travail en mode projet. L'urbaniste y a pour mission d'agréger les différentes conclusions des bureaux d'études pour en tirer une vision pour le territoire. Il n'y a pas d'urbanisme de projets sans pluridisciplinarité et association d'acteurs locaux : élus, habitants, associations, acteurs thématiques, etc.

Reims 2020, et après ?

Aujourd'hui, les trois projets sont rendus. Il appartient maintenant aux élus de décider de ce qu'ils souhaitent tirer de chacun des projets. Il n'a jamais été question de définir une vision d'ensemble à partir des trois projets. Chaque projet est une contribution composée de propositions, de mots et de dessins, à partir desquels le politique fait des choix. L'idée est maintenant d'imaginer sur la base des différents projets, des stratégies spécifiques en fonction de la thématique (attractivité économique, qualité de vie, etc.), à mettre en œuvre parallèlement

dans le temps et à des échelles différentes. Reims 2020 doit désormais devenir une vision stratégique pour une métropole, avec ses objectifs, son planning, et ses moyens à mettre en œuvre pour rendre réel ce grand projet urbain.

Équipe Devillers : Un développement durable et solidaire

L'objectif principal est de redonner à Reims son attractivité et son dynamisme. Pour cela, le projet se décompose en quatre axes :

- A l'échelle du G10 (association pour le développement de l'espace métropolitain), passer d'une métropole de fait à une stratégie métropolitaine, en intégrant le fonctionnement des aires urbaines et des campagnes.
- Faire de Reims une ville des proximités et des mobilités, où les transports collectifs sont développés, des nouveaux pôles de vie créés entre les quartiers existants et où la nature est mise en valeur
- Elaborer une offre résidentielle permettant d'accueillir les jeunes actifs et les familles.
- Privilégier une synergie entre recherche, université, tertiaire et nouvelles technologies pour offrir une gamme d'emplois diversifiés.

A l'échelle métropolitaine, l'idée est de mutualiser les atouts, de coordonner les projets de développement (notamment économiques et commerciaux), de développer l'offre de transports collectifs et leur intermodalité et d'innover pour le développement durable.

A l'échelle de l'agglomération de Reims, l'idée est de créer une armature verte qui rassemble les différentes « plaques » urbanisées. Cette trame verte permettra de renouer le lien entre ville et campagne et de développer les liaisons douces. La ville des mobilités se traduit par un maillage resserré des transports en commun, la création de nouvelles haltes ferroviaires pour les nouveaux quartiers et la requalification d'axes routiers, notamment l'autoroute. La ville des proximités est pensée à différentes échelles : le quartier, la ville et la métropole. Cinq nouveaux pôles de vie aux identités différentes sont proposés. Ils exploitent des espaces aujourd'hui disponibles, et ainsi permettent de réduire les coupures et de tisser le lien entre les différents quartiers.

Équipe Fortier : Associer, parcourir, protéger et inventer

Malgré de nombreux projets en cours, l'avenir de Reims Métropole va dépendre de la manière dont elle va (ré)exploiter ses atouts : son image prestigieuse, son centre séduisant et son offre immobilière active. Trois axes sont préconisés pour donner à Reims une place européenne :

- Créer des liens plus forts dans l'agglomération
- Offrir des lieux d'activité attractifs
- Créer des espaces neufs

L'objectif est de donner une visibilité européenne à la métropole en se basant sur des politiques communes pour développer des synergies, notamment par rapport aux universités, à l'identité culturelle et au transport de marchandises.

Pour donner une nouvelle image à la ville, l'idée est d'abord de favoriser les déplacements doux en renforçant le réseau de transports en commun urbain et péri-urbain, en hiérarchisant et apaisant la circulation et en faisant la promotion du vélo.

Ensuite, au niveau paysager, l'idée est de créer un grand parc de Champagne qui permettra d'organiser la relation ville-campagne, de préserver le paysage, de gérer les équilibres naturels et l'agriculture, et de permettre certaines activités de loisirs.

Du point de vue urbain, l'idée est de créer deux nouveaux lieux majeurs, de développement, clairement identifiés et porteurs de nouvelles opportunités. Reims Europe a pour ambition d'être à la fois un quartier vivant en relation avec les quartiers existants et un pôle technologique de niveau international. Proche de la gare, le secteur de Port Colbert deviendrait une cité-jardin contemporaine.

Équipe Panerai : Stratégie d'attractivité en plusieurs étapes

Le projet Reims 2020-2050 est une stratégie de l'attractivité qui propose des actions à court terme -2020-, pour améliorer durablement la vie urbaine à l'horizon 2050. L'objectif est d'anticiper les mutations qui vont toucher la ville et son économie, en associant croissance démographique et économique.

L'ambition métropolitaine est d'exister au niveau européen. Pour cela, il est nécessaire de soutenir l'attractivité démographique, d'accroître l'attractivité en renforçant les réseaux culturels et universitaires et de rééquilibrer les déplacements en créant des transports en commun plus efficaces.

A l'échelle de la ville, Reims Ville-jardin propose une nouvelle relation ville/campagne à partir d'un réseau d'espaces naturels, de la valorisation des jardins familiaux, du développement d'éco-quartiers et du traitement des limites entre la ville et la campagne.

Pour conforter l'attractivité économique de Reims, l'idée est d'affirmer le caractère universitaire, de recherche et de formation de Reims pour attirer les entreprises et les investisseurs. Profitant de l'image du champagne et du potentiel d'innovation, Reims Métropole pourrait devenir une capitale européenne du luxe.

Une autre idée forte est de réunifier la ville en proposant une reconquête progressive de l'autoroute urbaine ainsi qu'un renforcement et un élargissement du centre-ville à travers notamment la requalification des espaces publics.

Quel regard sur Reims 2020 pour l'Agence d'urbanisme ?

Comment définiriez-vous le projet de Reims 2020 ?

Le projet Reims 2020 est à la fois un projet politique, au sens d'un programme annoncé, et un projet urbain, dans la mesure où il ambitionne de redéfinir les contours de l'agglomération. C'est aussi un projet de territoire, dans la mesure où il reconsidère les alliances, les frontières, et définit une ambition d'attractivité.

Quelles sont, selon vous, les caractéristiques principales de ce projet ?

Ce projet se caractérise par sa nature « *politique* » et par le choix de la consultation : un marché de définition. Il intègre la notion de développement durable en prônant l'intensité et la proximité urbaine.

Une autre caractéristique mérite d'être soulignée : le coût de la consultation et celui réservé à la médiatisation. Les élus de Reims ont considéré nécessaire et utile de mettre le (juste) prix pour faire de cette consultation une étape décisive et constructive. En donnant des moyens financiers adaptés à chacune des trois équipes, les élus de Reims ont fait la démonstration de leur volonté de recevoir les meilleurs conseils tout en s'assurant d'une disponibilité sans faille des trois équipes qui se sont impliquées entièrement dans le projet.

Comment Reims 2020 se traduit-il aujourd'hui dans la planification ?

Reims 2020 constitue désormais une sorte de colonne vertébrale de l'action municipale et communautaire. Chaque projet ou programme s'articule autour de Reims 2020. Ainsi le Plan Local de l'habitat (PLH), l'Agenda 21, le Plan Local d'Urbanisme (PLU), le Plan de Déplacements Urbains (PDU) sont désormais autant de démarches qui s'adosent à Reims 2020 et en deviennent une déclinaison.

Des projets urbains sont-ils déjà lancés pour la mise en œuvre du projet Reims 2020 ?

Oui, Reims 2020 est passé résolument à la phase de concrétisation. Le Pôle de l'Innovation, l'Arc Nord Est, les Rives de Vesle, la requalification des espaces publics, la traversée urbaine (et plus particulièrement des places répertoriées par l'équipe Panerai) font l'objet de plusieurs interventions d'équipes d'architectes et d'urbanistes.

Mais Reims 2020, ce sont également des actions conduites en régie, comme l'animation des quartiers, la conduite d'un PLU patrimonial, le plan de gestion de la candidature des Paysages du Champagne. Il faut citer, par ailleurs, la mise en orbite du G10 par la création du Pôle métropolitain. Voilà autant d'actions à mettre au crédit de Reims 2020.

Comment l'agence d'urbanisme s'est-elle positionnée par rapport au projet de Reims 2020 ?

L'agence a été associée à cette démarche de façon itérative, dès le début du processus, sans pour autant se situer au cœur du dispositif de pilotage.

L'agence est intervenue à plusieurs étapes du projet. Tout d'abord, elle a produit les axes structurants du cahier des charges de la consultation, tant sur les problématiques que sur les échelles de territoire à privilégier. Dans un second temps l'agence a livré aux trois équipes tous les éléments de compréhension et de connaissance des territoires. Enfin l'agence a répondu aux interrogations que se posaient les équipes sur des points d'expertise qu'elle maîtrise, comme le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le G10, les organisations des intercommunalités, ou encore les thématiques particulières comme le logement, les mobilités, les démarches patrimoniales...

D'une manière générale, comment l'agence de Reims intervient-elle dans l'articulation entre planification et projets urbains ?

L'agence n'a pas vocation à suivre les actions pré-opérationnelles du projet urbain. En revanche, elle inscrit son action dans l'accompagnement de démarches « immatérielles » telles que la création du Pôle métropolitain, la candidature Unesco, la préparation de la révision du SCoT ou encore la recherche d'indicateurs pertinents pour assurer le suivi, l'évaluation du projet Reims 2020.

Au-delà de ces interventions, l'agence participe activement dans des séquences de concertation, d'information, voire de sensibilisation, soit en accompagnement des Conseils de quartier ou du Conseil de développement.

Mais l'agence s'illustre plus particulièrement par la tenue de Forums-Urba, destiné au grand public. C'est à chaque fois l'occasion de traiter de la ville, des espaces publics, de leur requalification, de leur usage. Une dimension pédagogique nécessaire à l'accompagnement du projet urbain.

BIOGRAPHIE de Amélie DARLEY & Gwenaëlle ZUNINO

Gwenaëlle ZUNINO est architecte-urbaniste et Amélie DARLEY est urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile de France.

SCoT en question, préparer l'avenir

AGENCE D'URBANISME, DE DEVELOPPEMENT ET DE PROSPECTIVE

DE LA REGION DE REIMS

Pourquoi lancer la révision du SCoT de la Région Rémoise ?

Notre bassin de vie se doit de faire face aux défis qui touchent la société, nos modes de production, de distribution et de consommation. Nous assistons actuellement à une transition sociétale, écologique, numérique dont il est nécessaire de distinguer ce qui relève des besoins, des envies.

Notre territoire est donc appelé à inventer de nouveaux modes de faire et de penser pour proposer un développement tangible et viable dans le temps. Les réponses à apporter ne doivent pas être identiques pour tous, il est primordial que notre politique d'aménagement durable s'adapte aux mutations, aux échelles et aux populations. Il est nécessaire de créer une cohérence en s'ajustant à l'histoire et aux spécificités de chaque territoire.

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région rémoise (SCoT2R) est un outil de planification, de prospective et d'urbanisme au service du fonctionnement de notre bassin de vie. Il servira de cadre de référence et de coordination pour l'ensemble des politiques locales qui seront menées en matière de développement et d'aménagement durables du territoire dans les vingt prochaines années.

La révision du SCoT a pour ambition de redonner une nouvelle impulsion à la coopération et à la gouvernance entre nos territoires. Parce que le SCoT est un outil au service du territoire et des habitants, il implique que chacun s'y intéresse et participe à sa révision.

Conscients des efforts à engager, il s'agit de décider collectivement aujourd'hui du territoire de demain. Ainsi le SCoT traduira concrètement les moyens que nous nous donnons aujourd'hui pour structurer le développement et l'aménagement durable de la région rémoise qui se veut attractive, solidaire et responsable.

Le défi à relever est clair : adapter le territoire aux aspirations sociétales pour créer un bassin de vie désirable et vertueux en matière de consommation des espaces. Nous devons passer « *du territoire au BASSIN DE VIE MILITANT* ». Pour ce faire, le SCoT de la Région rémoise devra œuvrer pour une structuration du bassin de vie, une utilisation spatiale économe adaptée aux usages du territoire, et une gouvernance territoriale.

Quelles sont les ambitions du futur SCoT ?

Le SCoT est un cadre de référence pour l'ensemble des politiques publiques locales qui seront menées en matière d'aménagement et de développement durables du territoire pour les vingt prochaines années.

Le SCoT devra répondre aux trois grands objectifs législatifs du Grenelle de l'environnement à savoir :

- Lutter contre l'étalement urbain et la consommation des espaces
- Fixer les principes de solidarité, d'équilibre et de développement durables
- Assurer une plus grande cohérence entre les différentes politiques publiques en particulier entre l'urbanisation et les transports collectifs

Quelle méthode a été mise en place pour construire un projet partagé ?

La méthodologie d'association présentée le 18 décembre 2012, a pour ambition d'associer le plus grand nombre aux travaux de la révision du SCoT et de mobiliser les forces vives du territoire.

Pour ce faire, de nombreux acteurs ont concouru à la réalisation du SCoT tels que les élus, les acteurs socio-économiques, les associations, les professionnels de l'agriculture, les chambres consulaires, l'Etat Divers rendez-vous de travail ont conduit à alimenter à de nombreuses reprises, la démarche de concertation et de mobilisation mise en place par le Comité de pilotage du SCoT :

- Le comité de pilotage, ayant reçu mandat du comité syndical du S.I.E.P.R.U.R., et composé de Jacques DOUADI, Philippe FENEUIL et Stéphane JOLY, il a pour objet d'impulser, d'orienter et d'arbitrer les débats et travaux menés dans le cadre de la révision du SCoT.
- Les séminaires prospectifs. Avec l'appui d'un prospectiviste Pierre Chapuy (GERPA-CNAM), les 4 séminaires prospectifs ont eu pour ambition de réfléchir collégialement sur le bassin de vie à l'horizon 2025-2030 et de se doter d'un référentiel commun afin « *d'explorer les futurs possibles pour identifier les enjeux de demain, et éclairer les décisions d'aujourd'hui* ». Ces séminaires ont été l'occasion de se pencher sur les facteurs moteurs du futur ancrés dans les évolutions passées et présentes afin de répondre aux besoins des populations, des entreprises et des territoires en analysant les dynamiques sociétales, économiques, résidentielles et de consommation des espaces en s'appuyant également sur les témoignages d'experts (architecte, agriculteur, acteur du secteur sanitaire et social, philosophe).
- Les ateliers thématiques au nombre de 3 ont permis de confronter le point de vue des élus aux travaux réalisés par des acteurs du territoire, sur la consommation et l'occupation des espaces avec l'INSEE et la SAFER, sur les problématiques d'emplois et sur les défis en matière de ressources en eau avec le SIABAVE et le CIVC. Ces ateliers sont l'occasion d'un enrichissement qui participe à la production du diagnostic et des grands enjeux du territoire.

- Les conférences du SCoT2R ont été l'occasion d'accueillir des grands témoins (sociologue, géographe, économiste, paysagiste, web master, expert en politiques énergétiques, statisticien ...) qui ont fait part des grandes tendances d'évolutions sociétale et de leur vision des territoires en mutation.

Des conférences participatives, qu'en avons-nous retenues ?

- L'INSEE constate que la périurbanisation s'étend au-delà des frontières du SCoT donc il faudra réfléchir à l'organisation de partenariats avec les territoires voisins comme l'Aisne, les Ardennes, le Spornacien et le Châlonnais
- Quant à Jean Viard, il estime que l'urbanisation a transfiguré la société mais qu'il est nécessaire d'y répondre par plus d'humanité pour que « *faire vivre ensemble* » féconde un meilleur « *vivre ensemble* »
- Ce qui se traduit chez Martin Vanier par le fait que la ville ne s'arrête pas aux portes de la campagne et réciproquement, la campagne ne s'arrête pas aux portes de la ville. Il y a une nécessité de « *faire alliance* » entre les diverses composantes du territoire, c'est-à-dire être connecté
- La connexion est également numérique comme le précise Yves le Moal, pour qui la demande des populations et des entreprises va au-delà des réseaux d'assainissement, d'eau potable et de la voirie, aujourd'hui la demande en accès numérique de très haut débit est grandissante sur tous nos territoires
- Tandis que Pascal Madry insiste sur le fait que l'acte d'achat se fait soit près de la maison, de l'école, du lieu de travail ou de loisirs, soit par le e-commerce, il se fait à plusieurs endroits, ce n'est plus un acte sur un seul lieu
- Le développement territorial doit également s'appuyer sur un cadre de vie qualitatif. Ainsi, Jean-Christophe Nani indique que la préservation des territoires passe par la mise en réseau des espaces végétaux (espaces de proximité, trame verte et bleue ...)
- Et Pierre Radanne souligne que « *nous sommes dans la nécessité et l'obligation d'inventer un système économique économe en ressources pour préserver notre développement* »

BIOGRAPHIE de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims (AUDRR)

L'Agence d'urbanisme forte d'une expérience de 40 ans procède par son expertise à la définition des enjeux et des stratégies de développement durables du territoire mais également à l'animation d'un réseau d'acteurs locaux.

Organisme de réflexion et d'études indépendant et innovant, elle a pour objet, dans un souci d'harmonisation des politiques urbaines et de cohérence des projets de ses membres, d'observer et analyser les évolutions urbaines, d'élaborer des documents d'urbanisme, de planification et de gestion urbaine, de prêter une assistance technique à ses membres, d'opérer une veille sur les sujets stratégiques, d'organiser et nourrir la réflexion prospective et d'animer un réseau d'acteurs diversifiés.

Extrait du dossier du S.I.E.P.R.U.R. : « SCoT, du territoire au bassin de vie militant », décembre 2013.

Peut-on imaginer l'habitat social en 2025 ?

AGENCE D'URBANISME, DE DEVELOPPEMENT ET DE PROSPECTIVE
DE LA REGION DE REIMS

Afin de mieux ancrer l'habitat social dans les dynamiques territoriales, l'Union Sociale pour l'Habitat a souhaité conduire une démarche visant à doter le mouvement HLM d'une réflexion prospective, menée à l'échelle du G10 (qui se compose, d'une part, des dix villes et agglomérations réparties dans trois départements limitrophes de l'Aisne (Château-Thierry, Laon, Soisson), des Ardennes (Charleville-Mézières, Rethel et Sedan) et de la Marne (Châlons-en-Champagne, Epernay, Reims et Vitry-le-François) et, d'autre part, des territoires interstitiels ruraux qui se situent dans les deux régions de Picardie et de Champagne-Ardenne). Son objet est de mettre en évidence le rôle économique, social et environnemental du logement social, tout en produisant un cadre de réflexion pour la profession sur l'évolution des territoires et leurs enjeux.

Territoire dynamique et attractif, le G10 a été retenu comme champ d'étude. Il s'étend largement sur la Champagne-Ardenne, région fortement dotée en logements sociaux et déjà forte de démarches prospectives autour de ce thème (à l'image du Grand Projet Urbain Reims 2020, qui constitue un socle de réflexion non négligeable par la richesse et la qualité des investigations conduites). Il permet, en outre, d'envisager le partenariat possible entre plusieurs collectivités dont l'impact peut s'avérer essentiel en termes d'habitat.

L'Agence d'Urbanisme de la Région de Reims a été identifiée comme lieu de rencontres et d'échanges d'idées compte tenu de son rôle dans l'émergence du G10 et de son orientation récente en matière prospective.

Que faut-il retenir de cette démarche prospective innovante ?

Centrée sur les principales mutations et les facteurs de changement dans le domaine du logement - et notamment du logement social - au sein du G10, et à l'horizon 2025, l'étude menée met en évidence cinq enseignements déterminants.

Une conjoncture économique et sociale difficile qui devrait impacter les dynamiques territoriales.

Le ralentissement de la croissance devrait se poursuivre, avec des conséquences sur la construction, notamment sur le plan qualitatif. Les nouveaux logements seront plus petits, adaptés aux besoins des ménages, situés en milieu urbain et plus respectueux de l'environnement.

Les habitants rechercheront de plus en plus des territoires à forte urbanité (notamment les jeunes et les seniors), et le choix d'investir éventuellement en zone rurale (pour les familles) sera guidé par la volonté d'accéder à la propriété - doublée d'un souci de sécurité et de cadre de vie - dans une maison avec jardin.

Si le modèle actuel du pavillon avec jardin est en train d'évoluer, aidé en cela par une volonté politique forte de recentrer l'habitat en ville, il ne saurait cependant décliner brutalement.

Quels échelle et acteurs pertinents de la politique locale de l'habitat en 2025 ?

Pour certains, le G10 est bel et bien le territoire pertinent de la définition de la politique de l'habitat, car il peut à la fois être défini comme bassin de vie et d'emploi. Cependant une inquiétude demeure : si cette échelle est reconnue pertinente par certains acteurs, les décideurs et les habitants se l'approprient-ils ?

Pour d'autres, ce territoire est au contraire trop étendu pour agir de manière pertinente, et pour que l'intérêt des différents acteurs en matière d'habitat converge.

Pour beaucoup l'échelle politique du logement restera l'intercommunalité.

Les bailleurs sociaux seront bien un acteur important de l'aménagement des villes durables car ils auront su se mobiliser en amont et devraient être soutenus par les pouvoirs publics dans cette démarche. Il leur faudra cependant atteindre des tailles suffisantes (éventuellement en fusionnant pour accroître leur assise financière) pour une meilleure efficacité de leurs actions.

Environnement et urbanisme : des politiques publiques en plein essor

La question de la maîtrise de l'énergie, continuera d'être cruciale, mais elle devrait en partie être traitée avant cette échéance. La prise de conscience environnementale des français - notamment quant à leur capacité à consacrer des moyens toujours grandissants aux dépenses énergétiques - commence à s'opérer et être visible dans les comportements quotidiens.

La réforme en cours des collectivités, devrait permettre une meilleure réponse aux besoins en logements. L'échelon administratif intercommunal apparaît comme le niveau territorial le plus approprié à l'exercice des politiques locales de l'habitat. Toutefois, pour que ce schéma fonctionne, il faudra une politique avérée en la matière et une volonté forte des élus, avec des moyens humains, techniques et financiers adaptés.

Les choix résidentiels des habitants guidés par de nouveaux critères qualitatifs ?

Les accidents de la vie, les nouveaux modes de composition des ménages... ne favoriseront pas les parcours résidentiels sereins (notamment pour les familles monoparentales et les seniors).

La recherche d'un cadre de vie de qualité prendra une place croissante dans les choix résidentiels - ce critère ne s'appliquant toutefois qu'aux ménages qui en auront les moyens financiers.

La sécurité restera une préoccupation importante et la recherche d'un environnement sécurisé s'appliquera surtout à certaines populations : les familles avec enfants et les seniors.

L'offre de logements, notamment sociale, en adéquation avec les besoins des habitants ?

Il est dans la vocation des organismes bailleurs d'évoluer en permanence. De ce fait, la production d'une offre adaptée pour répondre aux besoins des populations spécifiques, déjà en marche, devrait s'accroître. Les nouvelles normes et lois sur l'accessibilité, la perte d'autonomie, les logements adaptés et adaptables vont dans ce sens.

L'accession à la propriété restera le désir de la majorité des français et devrait continuer de se développer, aidée en cela par les politiques publiques, même si elle demeurera difficile au regard de l'érosion du pouvoir d'achat, de l'instabilité économique et de la situation de l'emploi.

Il apparaît que les politiques étatiques - notamment la loi Molle et les surloyers - vont dans le sens d'une spécialisation du logement social envers les plus démunis.

A partir de cette étude prospective, il est possible de dégager deux scénarios, diamétralement opposés.

- **Le scénario catastrophe : les organismes dont l'action est circonscrite sur le segment résiduel sont très réduits.**

Nous sommes en 2025. Les organismes HLM de la région ne sont plus que 3 offices HLM et 2 coopératives d'accession à la propriété. Désormais, les populations logées par les offices sont à 80 % au niveau du seuil de pauvreté. La précarisation de l'occupation des logements a conduit les offices à se doter de compétences très sociales. L'Etat n'intervient plus pour la construction nouvelle ; 15 milliards sont cependant toujours distribués aux plus modestes pour payer leur loyer. Ce sont ces financements qui permettent aux offices de tenir en état

leurs logements et d'assurer la tranquillité de leurs immeubles. Les fondations privées ont pris le relais pour financer les actions collectives dans les quartiers. Les politiques familiales ont été grandement restreintes, la natalité est tombée et l'immigration franchement contrôlée. L'Etat fait le pari que la demande en logement va se stabiliser.

- **Le scénario idéal : des organismes partenaires des collectivités pour répondre à une demande dite généraliste**

En 15 ans, l'Europe est désormais devenue une vraie puissance politique. Grâce à des politiques économiques et d'éducation ambitieuses, elle a réussi à recréer de la croissance. Le chômage est à son plus bas niveau, notamment en France, et les Français jouissent en grand nombre d'un excellent pouvoir d'achat. La demande de logement est devenue plus exigeante. Les architectes font donc preuve d'ingéniosité pour imaginer des habitations différentes sur des fonciers restreints. Les opérateurs ont fortement fait évoluer leur patrimoine et coopèrent avec d'autres acteurs pour recréer la ville dans la ville...

BIOGRAPHIE de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims (AUDRR)

L'Agence d'urbanisme forte d'une expérience de 40 ans procède par son expertise à la définition des enjeux et des stratégies de développement durables du territoire mais également à l'animation d'un réseau d'acteurs locaux.

Organisme de réflexion et d'études indépendant et innovant, elle a pour objet, dans un souci d'harmonisation des politiques urbaines et de cohérence des projets de ses membres, d'observer et analyser les évolutions urbaines, d'élaborer des documents d'urbanisme, de planification et de gestion urbaine, de prêter une assistance technique à ses membres, d'opérer une veille sur les sujets stratégiques, d'organiser et nourrir la réflexion prospective et d'animer un réseau d'acteurs diversifiés.

Extrait du dossier Partenariat ARCA-AUDRR-GERPA : « Etude prospective : le G10 à l'horizon 2025, quelles facteurs de changement en termes de logement social », 2011.

Patrimoine mondial de l'Unesco, un défi pour le territoire

L'ASSOCIATION PAYSAGES DU CHAMPAGNE

La candidature a mobilisé pendant près de huit ans une équipe de projet, chacun apportant, en fonction de ses compétences, des contributions majeures pour la constitution du dossier de candidature, véritable document de référence. L'agence d'urbanisme de Reims a été progressivement associée à l'équipe de projet, pour se placer dès 2011 aux côtés du président de l'association comme véritable centre de ressources de la candidature.

L'élaboration d'un dossier de candidature s'apparente à s'y méprendre à la lente et méticuleuse organisation d'assemblage du champagne. Comme autant d'étapes indispensables, quatre défis s'en dégagent pour constituer ce produit final qu'est le dossier de candidature à l'inscription sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco.

Premier défi : ***préciser les contours de la déclaration de Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE)***

Dans un premier temps, l'équipe projet a considéré que les espaces formés par les Coteaux, Maisons et les Caves de Champagne constituaient les lieux symboliques, les plus éminents et les mieux préservés, témoignant de la naissance, de la production et de la diffusion du Champagne.

Cette trilogie évoque l'ensemble de la chaîne de production du Champagne, devenu un modèle de vin effervescent qui constitue, par sa diffusion mondiale, un symbole universel de la célébration.

Les coteaux se situent au cœur de l'aire de production et regroupent les zones viticoles les plus anciennes et les plus emblématiques du vignoble champenois. Les plus grands réseaux de caves, ainsi que les ensembles architecturaux et urbains les plus représentatifs des Maisons de Champagne se situent sur la colline Saint-Nicaise, à Reims, et l'avenue de Champagne, à Épernay. Ces Coteaux, Maisons et Caves de Champagne qui donnent leurs noms au dossier de candidature constituent un des exemples mondiaux les plus représentatifs de patrimoine industriel vitivinicole encore en exploitation aujourd'hui.

Deuxième défi : définir les critères de la candidature

A travers l'option retenue de « *paysage culturel* », il convenait de présenter un argumentaire respectant au moins un des dix critères de l'Unesco. La candidature des Coteaux, Maisons et Caves de Champagne répond à trois de ces critères :

Critère (III) : « *apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue* ».

La forme visible aujourd'hui des Coteaux, Maisons et Caves de Champagne est le résultat d'un savoir-faire perfectionné au fil des générations que ce soit dans la mise en valeur d'un sol et de cépages particuliers sous un climat difficile, ou dans la mise au point d'une méthode d'élaboration complexe. C'est également le résultat d'une organisation professionnelle exemplaire.

Critère (IV) : « *offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysages illustrant une ou des période(s) significative(s) de l'histoire humaine* ».

Héritage de plusieurs siècles d'une pratique viticole et vinicole champenoise, le Bien constitue un témoignage exceptionnel d'une chaîne de production articulée autour des vignes sur coteaux, des éléments souterrains, immenses caves creusées ou voûtées, réutilisant d'anciennes carrières ou créées pour le Champagne et des édifices et d'un urbanisme liés à la production et à la commercialisation du Champagne.

Critère (VI) : « *être directement ou matériellement associé à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle* ».

Le Champagne véhicule une image symbolique unique au monde. Il est devenu le symbole de la fête et de la célébration, de la réconciliation (ce qui prend d'autant plus de sens sur cette terre de conflits et de guerres). La littérature, la peinture, la caricature, l'affiche, la musique, le cinéma, la photographie et même la bande dessinée attestent de cette permanence de l'image du Champagne.

Troisième défi : identifier les sites majeurs et incontestables de la candidature, représentatifs de la zone d'engagement correspondant à l'ensemble de la zone AOC Champagne

Trois sites bien distincts ont fait l'objet d'un large consensus.

Les coteaux historiques de Cumières à Mareuil-sur-Aÿ, berceau du Champagne

Tout en présentant des qualités esthétiques indéniables, le paysage de vignes en amphithéâtre façonné par l'homme forme avant tout, avec les villages au pied ou à flanc de coteau et les loges de vigne, le cadre de travail dans lequel s'est structuré, développé et perfectionné tout un processus industriel. On y retrouve les conditions naturelles particulières avec lesquelles les vignerons ont su, de tout temps, composer pour créer ce vin d'assemblage unique.

L'imbrication des outils nécessaires à l'exploitation du vignoble y est exceptionnelle. Les installations de production et de commercialisation, les bâtiments de représentation, la morphologie urbaine des villages, les architectures vigneronnes traditionnelles, les réseaux de caves et les essors, les coopératives et les vendangeoirs constituent un ensemble patrimonial signifiant, très représentatif du passage d'un produit artisanal en une production de masse.

La colline Saint-Nicaise à Reims, crayères et Maisons de Champagne

Reliées par 35 km de galeries, respirant à travers des centaines d'essor (350 comptabilisés dans le Bien), les monumentales crayères de la colline Saint-Nicaise sont totalement intégrées à la chaîne de production du vin pour le stockage de millions de bouteilles, et complétées en surface par des installations techniques, commerciales et de représentation.

L'avenue de Champagne à Epernay, voie royale de la « capitale du Champagne »

Par la concentration et l'ordonnement méthodique de bâtiments industriels et commerciaux et de caves, l'avenue de Champagne représente l'un des exemples les plus achevés d'un centre de production de vin inscrit dans un paysage urbain.

L'avenue de Champagne est aussi une adresse prestigieuse garantissant une visibilité totale aux Maisons de Champagne qui y ont fait bâtir côte à côte et face à face d'élégants hôtels particuliers, des bâtiments de production et des parcs urbains aussi proches dans leur configuration que divers dans leur architecture.

Quatrième défi : organiser les modalités de gouvernance du plan de gestion

Une candidature sur la liste du Patrimoine mondial ne se résume pas à la définition de la V.U.E, mais intègre dès la conception du projet, la nécessité de mettre en place une stratégie de gestion pour garantir la sauvegarde et la mise en valeur du Bien.

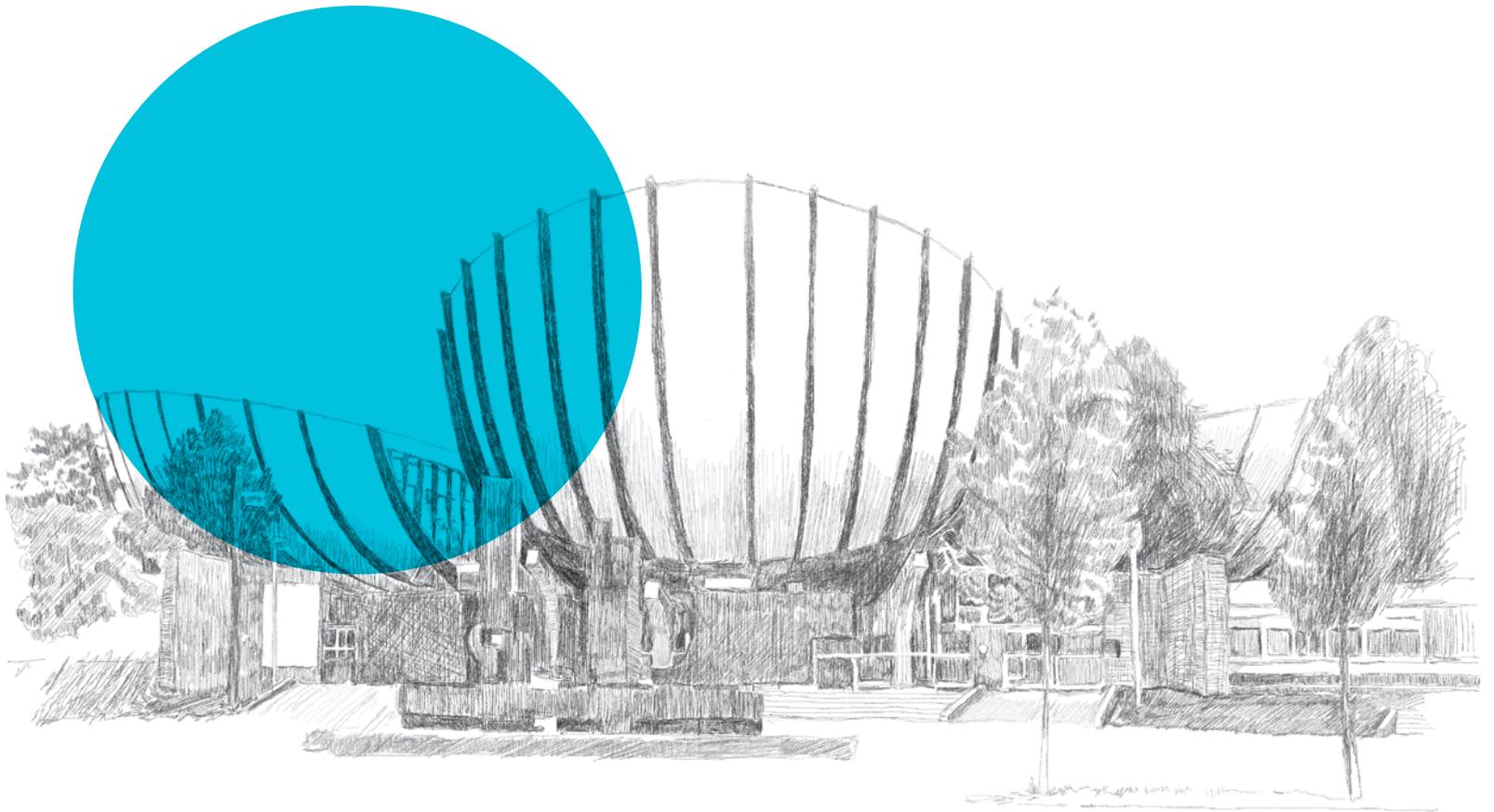
Se déclinant concrètement dans un plan de gestion, cette stratégie sera pilotée par une structure de gestion opérationnelle qui demande la mise en place d'une gouvernance adéquate.

Forte de sa compétence, l'Agence d'urbanisme de Reims a mené les expertises pour accompagner l'association Paysages du Champagne dans la définition des missions à venir, du statut juridique et du schéma des décisionnaires de la future structure de gestion. La structure réunira des acteurs de la sphère professionnelle à travers le CIVC (Comité Interprofessionnel du Vin de Champagne) et des collectivités territoriales. Cette gouvernance sera effective lors de la réunion de la première conférence territoriale à l'automne 2014.

BIOGRAPHIE de l'association Paysages du Champagne

L'association pour l'inscription des Paysages du Champagne au Patrimoine mondial de l'UNESCO (association loi 1901) est destinée à promouvoir la candidature « Coteaux, Maisons et Caves de Champagne » au niveau local, national et international. Cette association est gérée à parité entre les collectivités de l'aire AOC Champagne et les professionnels de la filière vitivinicole. Elle a pour mission d'assurer une gestion efficace des Paysages du Champagne. Ce projet est à l'origine d'une prise de conscience et d'une démarche collective associant les acteurs du territoire, les décideurs publics, les universitaires et les associations concernées.

FORUM DE LA CONNAISSANCE
Ou comment comprendre les
transitions de notre société ?



Comment une ville tient-elle debout ?

DIDIER MARTZ

Vestibule

Par ses murs, ses pierres, ses rues et ronds-points... ? Pas seulement. Elle tient debout d'abord et essentiellement par le travail que doivent accomplir au quotidien les personnes, ses habitants, pour la construire, construire un monde social, lui conférer du sens et lui assurer un minimum de tenue. Par la forme qu'ils donnent à l'espace, au temps et aux choses, ils accomplissent cet exploit invisible de réaliser l'harmonie ici et maintenant et au jour le jour.

On opposera à cette idée que la ville est déjà construite, matériellement construite, organisée, rationalisée et qu'elle constitue une réalité objective à laquelle ses habitants doivent se plier. Ainsi, on habite une ville comme on comble un récipient. On se contente d'en épouser les formes : *« Il suffit d'ouvrir les yeux pour comprendre la vie quotidienne de celui qui court de son logement à la gare proche ou lointaine, au métro bondé, au bureau ou à l'usine, pour reprendre le soir ce même chemin, et venir chez lui récupérer la force de recommencer le lendemain. »* (Henri Lefèvre).

Au contraire, avancer l'idée que, contre toute attente, la ville est construite par les individus paraît iconoclaste. Certes, on admet facilement qu'une ville sans habitants est une ville morte mais on n'ira pas jusqu'à penser que son sens dépend de leur bon vouloir et de leur désir. Michel de Certeau fut un des premiers à nous inviter à changer de point de vue et à prendre en considération l'énergie dépensée par les individus pour que la ville tienne debout, et le plus souvent au grand dam de ceux qui l'ont conçue, hier et aujourd'hui, et encore pour demain. Écoutons Michel de Certeau dans *« l'invention de la vie quotidienne »* : *« La Raison technicienne croit savoir comment organiser au mieux les choses et les gens, assignant à chacun une place, un rôle, des produits à consommer. Mais l'homme ordinaire se soustrait en silence à cette conformation. Il invente le quotidien grâce aux arts de faire, ruses subtiles, tactiques de résistance par lesquelles il détourne les objets et les codes, se réapproprie l'espace et l'usage à sa façon. Tours et traverses, manières de faire des coups, astuces de chasseurs, mobilités, mises en récit et trouvailles de mots, mille pratiques inventives prouvent, à qui sait les voir, que la foule sans qualité n'est pas obéissante et passive, mais pratique l'écart dans l'usage des produits imposés, dans une liberté buissonnière par laquelle chacun tâche de vivre au mieux l'ordre social et la violence des choses... »*

Voilà sans doute une part trop belle laissée à la subjectivité mais il est temps face aux rationalismes dominants de réintroduire l'idée qu'une société, une ville marche aussi – sinon plutôt – aux désirs et aux affects. *« Un seul être vous manque et la ville est dépeuplée »* (Lamartine à la ville près). Sans sombrer dans un psychologisme sentimental et un individualisme exacerbé, le propos est de réintroduire les affects dans les structures (Lordon).

Dans l'approche des villes, l'individu est le plus souvent considéré comme un agent passif même s'il est sollicité pour « *participer* » et « *donner son avis* », oubliant que, dans cette démarche, il devient un être abstrait en laissant ses désirs et ses affects à la porte.

S'il emprunte la rue Gambetta pour se rendre dans le centre-ville de Reims, c'est parce qu'on l'y oblige mais c'est aussi parce qu'il le désire, désir pouvant aussi le conduire sur d'autres voies.

Être ou exister n'est pas une question

Nous partons donc des « *gens* », de leur subjectivité en tant qu'elle est la condition pour qu'un monde existe. Qu'est-ce-à dire ? Messieurs Heidegger et Sartre, tous deux philosophes, nous aident ici en partie. Par exemple, dans l'univers, des planètes encore inconnues sont – du verbe être – mais elles ne viendront à l'existence qu'à partir du moment où elles seront nommées. Il ne suffit pas d'Être, encore faut-il Exister, être nommé, connu et reconnu. Il en va de même pour ce que nous appelons « *Ville* ». Bien que, à la différence des étoiles lointaines, elle soit largement nommée et re-nommée par son histoire, son existence concrète et réelle n'en dépend pas moins de la « *bonne volonté* » des individus, de leurs intentions. Ils sont en effet capables d'occuper ou de dé-laisser tel ou tel coin de ville, à leur gré. La Galerie des Sacres proche de la Cathédrale est un des exemples de ce délaissement. Une réalité pour exister doit être empruntée, regardée, nommée.

Entre Réel et réalité, on ne peut pas choisir

Mais la Ville comme réalité pure et dure s'éloigne un peu plus si l'on suit la psychanalyse dans la distinction qu'elle fait du Réel et de la Réalité. Lacan pose que nous ne sommes que dans la réalité et jamais dans le réel. La réalité, c'est ce que nous disons ou faisons du réel. La réalité, ce n'est que du discours, de l'imaginaire, du symbolique. Il y a la porte que je désigne par un mot, la porte qui pince les doigts de l'enfant et puis il y a le reste, la porte physique, le Réel auquel on n'accède pas, toujours saisi dans du discours (Melman).

Eh oui, la Ville ce n'est qu'un mot, une notion et « *ce qui est nommé est déjà perdu* » (Camus), le mot c'est « *le meurtre de la chose* » (Lacan) et comme pour le concept de chien de Spinoza qui n'aboie pas, la Ville comme notion, comme mot, est déserte, sèche. Elle n'est que symbolique ou symbolisée.

Les architectes, les urbanistes, les politiques... soutiendront le contraire et ils ont raison. Nous savons bien que lorsque nous concevons, construisons, organisons... même symbolique, il toujours un reste de Réel, pur et dur. Et celui-ci, dès lors que nous le sollicitons, nous répond. Il sanctionne, d'ailleurs, très efficacement nos erreurs ! Il y a toujours un reste de Réel même tenu dans la chaîne des symboles. « *La preuve du pudding, c'est bien que nous le mangeons* » affirme, sans barguigner Engels avec en renfort W. Allen qui estime, à juste titre, que « *nous aurions payé trop cher notre moquette si elle n'existait pas !* ».

Toute conscience est conscience de quelque chose

Le philosophe Husserl aimerait ici revenir sur le rôle prépondérant du sujet dans la construction de la réalité. «*Vous savez, dit-il, que j'ai développé l'idée selon laquelle toute conscience est conscience de quelque chose*» et que par conséquent il ne peut y avoir de conscience sans chose ni de chose sans conscience. De leur étroite relation dépend leur existence. Elles ne peuvent être pensées qu'ensemble». C'est en effet parce que je mets de l'intention dans le monde que je le fais venir à l'existence pour moi. Ainsi découpè-je le monde en fonction de mes besoins, de mes désirs et de mes intentions qui vont donc gouverner mes actes. Le premier homme construit son environnement en fonction de ses besoins : de se nourrir, de se protéger, etc. Ici naquirent les premières zones : giboyeuses, sécurisantes, dangereuses... L'homme postmoderne a gardé le modèle du découpage en constituant des zones commerciales, industrielles, de loisirs, d'habitation... des zones concentrationnaires. La configuration d'une ville et de son agglomération est le produit d'une intention lié à des besoins naturels et/ou artificiels, à des désirs.

L'objet du désir ou le désir de l'objet

Par une mystérieuse alchimie, l'homme postmoderne transforme ses besoins en désirs et est capable d'inventer des désirs qui ne reposent sur aucun besoin. Au point qu'il finit par croire que ce sont les choses qui sont désirables en elles-mêmes. Or, comme dit Spinoza, nous ne désirons pas les choses parce qu'elles sont désirables par et en elle-mêmes - et on ne sait par quelle vertu - mais parce que nous les désirons, nous y portons attention, nous y mettons de l'intention. Ce qui n'est pas sans conséquence : une ville n'est pas désirable en elle-même, séduisante ou comme l'on dit, à longueur de pages et de propos,

«*attractive*». Elle ne l'est que parce que nous la désirons. De sorte que les objets n'ont pas de vertu intrinsèque à être désirés qu'elle que soit les circonstances et les individus. De sorte que c'est d'abord sur le désir réel des individus et sur leurs croyances qu'il faut travailler. Aussi se trompe-ton à vouloir faire de la ville un objet de consommation – de travail, de loisirs, de formation... - objet répondant prétendument à un désir des individus. Ainsi naît un marketing urbain pour une ville attractive... qui risque de n'attirer personne !

Reims attractive

Le rejet du désir des individus peut permettre de comprendre, à titre d'hypothèse, que le projet Reims 2020 en particulier et les projets pour Reims en général, ne se fixent pas dans les consciences car essentiellement bâtis sur des constructions rationnelles où les affects n'ont pas leur place. Et ce ne sont pas les lieux dits de la «*participation*» rationalisée ou «*rationalisante*» qui permettent que les désirs s'y expriment : «*il faut toute la cécité socioconcentrique des demi-intellectuels qui, se vivant comme pourvoyeurs d' «idées», sont par là-même portés à croire que «les idées mènent le monde», pour ne pas voir que les idées pures n'ont jamais rien mené, sauf à être accompagnées, et soutenues, d'affects qui seuls peuvent les doter de force...*» (Lordon). A preuve le leit-motiv incantatoire qui prie continûment pour une Reims attractive, séduisante et désirable sans jamais réellement y parvenir.

Discours SUR la ville, discours DE la ville

En résumé, l'entrée «*par le bas*», l'entrée par le Sujet, pointe l'écart entre une représentation abstraite de la Ville et la ville concrète telle qu'elle est vécue par les individus. Écart et sans doute impossible relation entre le discours SUR la ville et le discours DE la ville (M. Foucault). Le discours SUR, celui «*d'en-haut*», est celui des intervenants, politiques, fonctionnaires, architectes, urbanistes voire philosophes, qui possèdent, globalement, la même vision du développement d'une ville, les mêmes valeurs, et sont issus généralement du même milieu social. Les spécialistes de la ville ont le plus souvent fréquenté les mêmes écoles, possèdent une culture commune et partagent une certaine idée de la «*ville idéale*». Leur vision de la ville promeut sans le dire un certain nombre de valeurs, plutôt associées aux classes moyennes et hautes, qui sont par ailleurs généralement celles qui s'expriment lors des «*consultations*» de la population.

Plus fondamentalement, au-delà de la sociologie et de la politique, l'écart tient à une tradition, surtout philosophique, mais qui a pénétré tous les secteurs de pensée, une tradition qui de Platon à Marx, a posé que ce qui était le propre de l'homme, c'est la pensée, la contemplation et non l'action, la vie dans le monde commun. *Vita contemplativa* contre *vita activa* (Hannah Arendt), perversion qui depuis les origines a privilégié comme mode de pensée la première contre la seconde. Elle est dominante dans les approches de la ville hormis quelques exceptions chez certains intellectuels comme Henri Lefebvre, Michel de Certeau ou plus récemment Jean-Christophe Bailly pour qui ce sont, par exemple, les passants qui font la ville. Deux discours donc qui s'opposent.

Le second discours est celui vécu par les habitants ou «*habitués*». Il part, on l'aura compris, non pas de la Ville, entité abstraite, notion floue, conçue, conceptualisée mais de l'individu, de sa subjectivité, de la manière dont il compose, interprète, façonne le monde, son monde, toujours localisé, limité à son expérience quotidienne, à ses habitudes : se rendre sur le lieu de son travail, les lieux de loisirs, à la boulangerie, à l'école, chez des amis. L'individu n'a jamais à faire à la «*Ville*» mais à des lieux, des endroits qu'il a pour l'essentiel déterminés lui-même en fonction des usages, des commodités. La Ville (je prends soin d'y mettre une majuscule pour indiquer que nous sommes dans une abstraction) n'a d'existence – toujours et nécessairement abstraite – que dans des lieux et des temps spécifiques : livres, colloques, séminaires, groupes de réflexion, divers comités..., autant d'églises de l'abstraction.

C'est pourquoi, nous le répétons, la «*Ville*» n'existe pas. Elle n'a d'existence que parce que les individus le veulent bien, c'est-à-dire la nomment, la parlent : «*je vais à tel endroit, j'habite rue ceci, je ne me rends pas à ce magasin parce qu'il est trop loin, en passant par cette rue on gagne du temps*». Ils sont la ville. Ils existent la ville. Par ces expressions, Sartre indiquait que dans certaines situations, nous ne sommes pas séparés de nous-mêmes, «*à nous regarder marcher*».

On objectera, encore une fois, que la ville existe bien à travers ses rues, ses immeubles, ses zones de commerce, de travail... Certes, mais elle n'existe que parce qu'elle est pratiquée, parlée, mise en mots, en signes verbaux ou non.

Et les habitants ne se gênent pas : ils empruntent, contournent, désertent, occupent, respectent voire cassent, et ce, malgré les efforts des architectes, urbanistes, politiques et autres techniciens qui veulent imposer un sens. L'expression de Michel de Certeau, «*l'énonciation piétonnière*», indique par exemple comment le marcheur «*fait être*» l'espace et ses possibilités. «*Le marcheur transforme en autre chose chaque signifiant spatial*». Le marcheur va créer du discontinu par des phénomènes de tris, de sélections, de décalages, des transgressions de l'ordre établi. Il marche à côté du trottoir, traverse en dehors des «*clous*». Il crée des passages, «*chemins de mule*», en travers des pelouses lisses et ordonnées. Dans sa position le marcheur «*fait exister*» un ici et un là, «*un proche et un lointain*», s'arrête devant une vitrine (ici), se rend à un endroit (là). C'est une appropriation de l'espace par un «*je*». Jacques Beauchard a souligné comment et combien les «*gens*» détournent les espaces à leur profit en transformant par exemple une station de tramway en aire de jeu.

L'âme de la ville

Nous avons fait depuis le début du propos la part belle à l'individu, à sa subjectivité, à ses intentions. Part à préserver si l'on veut bien accorder que les habitants d'une ville sont des sujets libres et notamment libres, en partie, de l'habiter et à vivre à leur gré. Sauf qu'ils ne sont pas toujours prêts à en user. Notons au passage que l'expression «*habitant d'une ville*» entérine bien l'idée d'une antériorité de la ville, sorte de réceptacle, d'espace que «*l'habitant*» vient occuper passivement. Mais à l'inverse, il n'arrive pas dans un lieu désert mais dans un lieu, comme l'on dit parfois, «*chargé d'histoire*».

Contre la tendance assez générale, intronisée par Descartes, de poser entre l'homme et les choses un rapport de distance et de domination, nous développerons ici l'idée que l'objet n'est pas neutre, qu'il est de la conscience incorporée, un empilement de subjectivités qui organise l'espace, le temps et le rapport social. Comme le dit Merleau-Ponty dans ses causeries, il existe entre l'homme et les objets «*un rapport moins clair, une proximité vertigineuse qui nous empêche de nous saisir comme pur esprit à part des choses ou de définir les choses comme purs objets et sans aucun attribut humain.*»

Tout objet baigne dans une «*atmosphère d'humanité*». La Ville, alors, est de la conscience incorporée, matérialisée. C'est son âme mais une âme idéologique car elle est prise de partie dans l'organisation de la vie et des rapports sociaux. Par conséquent la ville, comme somme de subjectivités empilées, induit des comportements, des attitudes obligées, favorise ou non, par sa disposition, ce qu'on appelle, parfois avec légèreté, le «*vivre-ensemble*». L'âme hausmannienne des villes porte une idéologie hygiéniste et le rejet des classes populaires à l'extérieur. L'âme rémoise, c'est en dehors de sa vieille histoire, le rejet des étudiants à la périphérie. Plus finement, la disparition des cabines téléphoniques, biens communs, qui émaillaient le paysage urbain altère le collectif, le lien social au profit d'une individualisation des comportements. La ville est travaillée par des forces contradictoires de séparation et de réunion, de mise en commun et d'individuation, représentatives d'idéologie. L'idéologie dite individualiste pousse à la production d'objets qui individualisent et séparent.

La ville industrielle ou conviviale

L'outil convivial, dit Ivan Illich-il, est celui qui me laisse la plus grande latitude et le plus grand pouvoir de modifier le monde au gré de mon intention. L'outil industriel dénie ce pouvoir; bien plus, à travers lui, un autre que « moi » détermine ma demande, rétrécit ma marge de contrôle et régit mon sens. La plupart des outils qui m'entourent aujourd'hui ne sauraient être utilisés de façon conviviale. » Et il ajoute : « L'outil est convivial dans la mesure où chacun peut l'utiliser, sans difficulté, aussi souvent ou aussi rarement qu'il le désire, à des fins qu'il détermine lui-même. L'usage que chacun fait n'empiète pas sur la liberté d'autrui d'en faire autant.

La ville conviviale est celle qui respecte l'équilibre entre autonomie et hétéronomie, entre équipement convivial et équipement technologique (ici industriel). Paradoxalement, il faut avoir à l'esprit que le développement des transports en commun, l'installation d'un tramway par exemple, produit insidieusement une augmentation de l'hétéronomie contre l'autonomie des individus. Comme le dit Lao-Tseu, lorsqu'on invente le bateau, on invente aussi le naufrage. Ainsi, la voiture, contre la représentation courante, augmente l'hétéronomie des individus, leur dépendance, au détriment de leur autonomie.

La ville, ressource ou contrainte

L'organisation de l'espace et des temporalités peuvent favoriser la séparation, la division des individus, produire l'individualisation ou au contraire réunir, créer du collectif, des lieux habités par les gens, des places. Évidemment, les individus ne sont pas dans un désert. A ne considérer par exemple que l'organisation de l'espace urbain – ce qui n'est pas mince - elle met les individus qui y circulent dans un certain rapport, dans du déjà-là, qui les oblige en quelque sorte, sans qu'à ce stade il soit question de contraintes ou de ressources.

L'agencement de l'espace urbain est utilisé par les « gens ordinaires » comme une ressource qu'ils plient à la réalisation de leurs besoins et à leurs exigences. Dès lors qu'ils ont un projet, le monde en quelque sorte se plie à leurs quatre volontés et ne se dresse comme contrainte que justement parce qu'ils ont un projet. Comme le disait Sartre, les gens savent « insérer leur action dans les mailles du déterminisme » et il n'est que de voir comment l'espace, le temps, les choses, dans une sorte de plasticité première, se plient à leur désir. Si comme le dit encore Sartre dans l'Être et le Néant, les choses ont un coefficient d'adversité, « c'est par nous, c'est-à-dire par la position préalable d'une fin que surgit ce coefficient d'adversité. Tel rocher qui manifeste une résistance profonde si je veux le déplacer, sera, au contraire, une aide précieuse si je veux l'escalader pour contempler le paysage. » Le monde des choses et des gens est ainsi fait. Le monde ne prend consistance que parce que d'une certaine manière, « les gens le veulent bien », parce qu'ils y mettent une intention. Ce qui ne signifie pas pour autant qu'ils soient omniscients ou omnipotents (seul Dieu pourrait l'être) et souverains dans l'exercice de leur volonté. Mais, sauf à être des fourmis, il faut bien que nous éclairions le monde de nos intentions pour qu'il prenne sens et qu'il « se manifeste comme adversaire ou comme auxiliaire » (Sartre). Sinon, il n'existe pas, il est neutre, indifférent.

L'agencement de la ville, ses rues, ses sens interdits et autorisés, ses moyens de transports, les individus qui la composent, posés ainsi brutalement, semblent se présenter comme des limites à nos marges de manœuvre mais elles ne seront telles ou ne deviendront telles que parce que nous poursuivrons un but particulier : « Si le rocher,

même, se révèle comme «trop difficile à gravir», et si nous devons renoncer à l'ascension, notons qu'il ne s'est révélé tel que pour avoir été originellement saisi comme «gravissable» ; c'est donc notre liberté qui constitue les limites qu'elle rencontrera par la suite.» (Sartre)

Ainsi n'y a-t-il pas de déterminations absolues, incontournables qui contraindraient les individus. Seul est déterminant le rapport qu'ils entretiennent avec ces déterminations qui seront vécues alors comme ressources ou contraintes en fonction de leur désir.

Espace public, espace privé

Ainsi, il n'existe pas de ville proprement dite qui s'imposerait ipso facto à ses habitants mais des situations urbaines où s'agencent des objets, des dispositifs, des dispositions et des individus. En ce sens, la distinction espace public/espace privé bouge elle-aussi puisqu'elle oblige à les considérer non pas comme des substances, des essences définitives, mais comme des formes mouvantes selon qu'elles sont investies ou non par les individus. Certes la tendance dominante, et sans doute bien commode, est une tendance à la pratico-inerte (Sartre), à la passivité, à l'inertie, au panurgisme. Les espaces et les temps sont vides, ni privés, ni publics, l'ennui est leur point commun. *«J'attends le bus, j'attends tous les jours le bus aux mêmes heures»* : c'est une pratique passive, inerte, *«pratico-inerte»* dirait Sartre ; *«les bus arrivent en retard, on se regarde, on se révolte, on signe une pétition..»* : on passe à l'action, *«praxis»* dirait encore Sartre, création d'un espace d'action et de parole. Un espace *«où les hommes n'existent pas simplement comme d'autres objets vivants ou inanimés, mais font explicitement leur apparition»*(Harendt).

Mise en situation

La ville telle qu'elle est sous nos yeux se présente donc comme *«à construire»*. Travaillons cette idée avec la notion de situation. Prenons une situation banale. La situation du piéton par exemple. Il emprunte une rue, laisse un autobus passer, longe une série d'habitations, traverse, flâne, se rend quelque part, croise d'autres piétons. Ici un magasin, là un bar, une rue, une école... Dans cet exemple simpliste se manifeste ce qu'on pourrait appeler une situation non-construite dont le sens premier est un sens objectif, celui de la juxtaposition des êtres et des choses, celui de la séparation et de la distance : rue, piétons, immeubles, espaces verts, places... se côtoient sans se rencontrer. C'est un monde inerte que l'agitation quotidienne du travail et des loisirs ne parvient pas à réveiller. Dans ce monde, nous sommes en permanence investis pas des exigences émanant des choses qui sont comme des hommes et des hommes qui sont comme des choses : la chose feu rouge commande comme un homme et l'homme chose y obéit servilement. L'individu tout au long de son cheminement est sans cesse transformé en chose – réifié – par les collectifs que sont un autobus, un bureau, une voiture, un passage piéton. *«Entrée», «sortie», «changez de trottoir», «sens interdit»* sont des collectifs qui orientent, manipulent, commandent, dirigent les individus. Ils s'adressent à chacun considéré comme un *«quelconque»*, un *«interchangeable»*. Avec la séparation, la distance, la ville apparaît ici comme situation non-construite, non voulue par ses habitants. La sérialité domine.

La sérialité remplace ici la réciprocité : chacun vaut pour n'importe quel autre, est sans action sur tous les autres, séparé de tous, soumis à l'inertie du nombre sans union. Les manifestations spectaculaires (Fête Jeanne d'Arc, marché de Noël, concerts en plein air ou confinés, illuminations diverses et variées...) ne mettent pas fin à la sérialité mais l'accroissent. Elles ont la même fonction que les collectifs précédemment cités : séparer, mettre à distance les choses et les choses, les hommes et les hommes, les hommes et les choses. Dans tous les cas, il s'agit de faciliter la consommation, de consommer la ville. Logique commerciale : offrir une image, se vendre, se trouver « *en tête de gondole* » dans le marché des villes à vendre.

Consommer la ville n'est pas l'habiter. Habiter une ville, c'est passer de situations non-construites à des situations construites par les individus eux-mêmes. Qu'est-ce qu'une situation construite ?

Une situation construite fait passer les individus de la pratico-inerte à la praxis pour reprendre deux concepts sartriens. Le passage de l'une à l'autre de ces situations étant provoqué par les tensions qui s'installent dans la première, la rend problématique et exige un passage à l'action pour revenir à une situation apaisée. TGV : individus plongés dans leurs objets technologiques divers – séparation totale – pratique inerte ; Train s'arrête en rase campagne – têtes se relèvent – échanges de regards puis de propos. Il ne faudra pas attendre trop longtemps pour que des actions s'engagent. A l'inertie et à la torpeur de la première situation succède celle de l'action intentionnelle. La pratico-inerte devient praxis, l'individu acteur, un espace devient commun, public.

Ainsi un espace n'est public que parce qu'il est construit par les individus. Un espace n'est pas public par décret. Considérer la place Drouet-d'Erlon comme un espace public est une vue de l'esprit. La vue d'un esprit géométrique et juridique. La place d'Erlon est avant tout un espace de consommation, de loisirs et d'activités. Un espace – au sens d'Hannah Arendt – devient public dès lors qu'il est investi par les individus comme lieu d'action et de parole. C'est dire que ces espaces sont rares et ce ne sont pas des « *places* » fussent-elles aménagées qui les rendent possibles. C'est dire que l'on s'approprie des lieux, une ville, certes parce qu'on y trouve des commodités, des facilités, des gens, mais c'est aussi et surtout parce que s'y créent des espaces publics, réellement publics, investis, occupés par les habitants.

Un essai de psychanalyse

Dans ce fil, à partir de l'usage de quelques concepts de la psychanalyse émettons quelques idées hypothétiques concernant Reims. Tout d'abord partir d'une observation. C'est une ville qui a subi un violent traumatisme, celui de la première guerre mondiale qui l'a ravagée complètement. Ce traumatisme, elle s'efforce de l'effacer par de multiples stratégies architecturales et urbaines qu'on appelle en psychanalyse, le refoulement. Sauf qu'il y a un bon et un mauvais refoulement. Pour Reims, celui-ci ne s'est pas bien effectué et il se produit ce qu'on nomme, toujours en psychanalyse, un « *retour du refoulé* ». Ce retour, qui tente de s'effectuer par diverses voies, produit des comportements anormaux, des images de soi négatives, bref des comportements névrotiques.

La structure obsessionnelle majeure à Reims s'est construite sur son anéantissement lors de la première guerre mondiale. Il est possible aussi que la rétrogradation du stade de Reims en deuxième puis en troisième division à une époque ait pu jouer dans la formation du trouble mais ce sont principalement les dégâts provoqués par les bombardements qui en sont à l'origine.

On pourrait penser, sans nier l'importance de cet événement historique, que le temps a passé, Reims ville-martyr, s'est reconstruite et plutôt bien reconstruite, et que la cicatrice – « *cica-triste* » - même s'il reste de nombreuses traces s'est refermée. Sauf qu'il subsiste une blessure profonde, une blessure narcissique. En psychanalyse, on parle de blessure narcissique pour désigner chez un individu, les altérations du sentiment d'amour et d'estime de soi-même. Reims a été blessée physiquement mais plus profondément encore dans son amour-propre. Être détruit est une blessure et une humiliation. J'en vois d'ailleurs le symptôme dans l'obsession qu'elle a de son image, de se rendre attractive, séduisante presque désirable. Il n'est pas un discours politique ou autre qui ne jure que par l'image que Reims doit donner d'elle-même. Les formes du discours sont d'ailleurs plus ou moins ritualisées voire envahissantes, bref pas très éloigné du trouble obsessionnel compulsif mêlé à une tentative de résilience. La résilience, avant la récupération par la psychologie, désigne une force morale, la qualité de quelqu'un qui ne se décourage pas et ne se laisse pas abattre. Maurois écrit que Dans ce deuil, [Lélia], une fois encore, étonna ses amis par son immédiate résilience. Bref, en terme moderne, elle « *rebondit* ».

Pour ce rebond, Reims s'appuie sur un symbole de taille si je puis dire. En effet, savez-vous qu'en 1914, seul un monument subsistât entre la gare et la cathédrale ? Tout fut détruit, rasé, anéanti, sauf une érection, la fontaine Subé qui se dressait effrontément parmi les ruines, sorte d'index dressé, de bras d'honneur à l'adresse de l'ennemi. Et alors ?

Et alors, alors lire Flaubert. Bouvard et Pécuchet venaient de se transformer en archéologues et avaient étudié les menhirs de Guérande, Chichebouche, Croisic, et Livarot. Aux personnes qui leur rendaient visite ils demandaient : À quoi trouvez-vous que cela ressemble ? Puis, ils confiaient le mystère – et si l'on se récriait, ils levaient, de pitié, les épaules. » L'érection est liée à l'ambition – parfois proche de la prétention. Elle est affirmation de puissance, affirmation de soi, de virilité. Ainsi la ville de Reims se parsème des turgescences noircies de Christian Lapie et se débarrasse de son « *œuf* » dit Luchrone trop abondant en courbes.

Pour conclure, on l'aura compris, nous avons voulu montrer ici, grâce à l'aide de quelques philosophes et points très personnels, que la ville ne tient debout que par la bonne volonté des individus.

BIOGRAPHIE de Didier Martz

Philosophe, préoccupé par le vieillissement, la dépendance, le suicide et l'euthanasie. Il est professeur, conférencier et animateur des célèbres « Cafés philo » à Reims ainsi que des Forum Urba.

Améniser les rues. De quelques considérations à propos d'un urbanisme sensoriel.....

THIERRY PAQUOT

Les villes sont les antichambres de nos logements. Je sors de chez moi et j'entre en ville avant de pénétrer dans la houle et d'épouser le mouvement des vagues. À d'autres occasions, je suis plus téméraire et plonge d'un coup dans le courant des piétons et adopte son rythme, avant d'assurer ma propre vitesse et d'effectuer un véritable slalom, doublant les uns, évitant les autres !

À bas les voitures !

Il existe tout un éventail d'actions anti-voiture depuis celles engagées par les « *Dégonfleurs de pneus de 4x4* » ou les militants de la « *Vélorution* »... Pourtant l'impunité dont bénéficie l'automobiliste l'emporte sur ces quelques désagréments qui s'apparentent à de petites vengeance. Pourquoi ? Les raisons sont connues depuis des lustres : le poids du lobby automobile associé à celui des pétroliers, les deux soutenus paradoxalement par les syndicats ouvriers qui trouvent dans le maintien et l'aide à l'industrie automobile une possibilité d'emplois, alors même que des alternatives existent avec aussi des emplois à la clé. Il faut ajouter que la plupart des décideurs, des élu(e)s, et des praticiens de l'urbanisme et autres ingénieurs des ponts et chaussées qui adhèrent à une culture de l'automobile, sont intimement persuadés que la réponse à la question énergétique sera technique, tout comme ils sèment leurs inutiles ronds-points à sens giratoire, inesthétiques et coûteux au nom d'une improbable amélioration de la sécurité routière... Le modèle économique productiviste transforme la ville à son image. La ville productiviste se prétend fonctionnelle et rationnelle. Or, elle s'avère chronophage et énergivore, sans oublier bien d'autres aspects plus contraignants que libérateurs. Une automobile contrairement à son nom reste, durant 95% de son existence, immobile. Dès qu'elle sort de chez le concessionnaire elle réclame plus de 125 m² de places de stationnement (pour desservir le logement, le supermarché, l'école, le bureau, etc.) bien plus que n'importe quel individu ! Son usage génère vite une terrible addiction, l'on parle alors de « *dépendance automobile* », le moindre parcours réclame l'automobile quelques soient les gaspillages en essence, temps et bien-être ! Une cure d'abstinence s'impose pour se désintoxiquer, mais tout partisan de la société de consommation vante les mérites incontestés de l'automobile et dénigre la marche (trop lente), le vélo (contraignant au-delà d'une heure de trajet) et les transports collectifs (moins souples que la voiture individuelle, qui vous emmène là où vous voulez et surtout quand vous le souhaitez). Ainsi, le centre commer-

cial à la périphérie des agglomérations exige un déplacement en voiture. Essayez de vous y rendre avec votre bicyclette, vous constaterez la difficulté d'y circuler et d'y stationner ! Le coût de plus en plus exorbitant des loyers en centre-ville oblige plus d'un citadin à s'exiler à vingt ou trente kilomètres de son emploi, ce que les décideurs désignent par « *étalement urbain* » en diabolisant le propriétaire d'une maison individuelle. Le « *tout voiture* » a conditionné, et conditionne encore, l'urbanisme (stationnement le long des trottoirs, autoroutes urbaines, vastes parkings, signalisation encombrante, etc.) et les modes de vie (certains promoteurs « *offrent* » une voiture à tout acheteur d'une maison dans un de leurs lotissements). Il faut donc « *désobéir à la voiture* » (pour reprendre le titre d'un excellent libellé rédigé et diffusé par les Désobéissants), le combat est loin d'être gagné, n'oublions pas que la dénonciation des maux générés par le « *tout automobile* » par Ralph Nader aux États-Unis a une bonne cinquantaine d'années (1), que Les Amis de la Terre publie en 1976 son « *manifeste vélorutionnaire* » et que leurs arguments et propositions sont toujours d'actualité !

Les années 70 visent à reconquérir les rues par le vélo, solution alternative ?

En 1972, paraît le rapport Meadows, commandité par le Club de Rome sur « *Halte à la croissance* », l'année suivante la crise pétrolière éclate, peu après Ivan Illich publie *Énergie et équité* (1975), en 1979 le Livre blanc des arts de la rue, à l'initiative de l'Académie nationale des arts de la rue, réclame un « *code de la rue* ». Rétrospectivement, le bilan s'avère peu brillant : beaucoup de promesses non tenues, de la part de femmes et hommes politiques.

Depuis cette période, la dégradation de la qualité de la voirie est incontestable, aussi bien dans les communes de banlieue que dans les lotissements pavillonnaires éloignés des villes et même dans les villages d'ortoirs. Pour la France, la marche en ville régresse (elle est passée de 28% à 23% des déplacements en dix ans !) et la pratique du vélo diminue aussi, à Strasbourg les déplacements à bicyclette passent de 12% à 9% entre 1988 et 1997 et à Grenoble de 10% à 5% entre 1978 et 1985. Le vélo dès son apparition à la fin du XIX siècle est chez lui en ville. Il devient le moyen de transport le plus utilisé jusqu'au jour où la production de masse de l'automobile prend le relais. Ce sont les vélos en libre-service (Lyon, Paris, Rennes, Marseille, Aix, Toulouse, Mulhouse, Orléans, Montpellier, Nantes...), au début des années 2000, qui vont en relancer l'utilisation. Néanmoins un constat s'impose : les pistes cyclables ne sont pas assez nombreuses et ne se connectent pas les unes les autres d'une commune mitoyenne à une autre. Mais beaucoup de vélib'iens ignorent les règles élémentaires de la civilité, ce sont encore des automobilistes qui se croient en pays conquis ! Le parc français de 40 millions de vélos a stagné en 2012, mais les ventes d'occasions, de vélos à assistance électrique et de bicyclettes pliables se sont plutôt bien portées.

Quel mobilier urbain ?

Si l'expression « *mobilier urbain* », en France, date des années soixante (avec le développement de l'entreprise Decaux) certaines villes, depuis longtemps, possédaient des trottoirs (à Pompéi, par exemple), des enseignes, des fontaines, des bancs publics, des réverbères. C'est au cours du XIX^e siècle, que Paris, se dote de mobiliers urbains comme les trottoirs (le premier équipe la rue de l'Odéon dès 1781), d'un éclairage au gaz, puis à l'électricité ... L'administration parisienne, sous le baron Haussmann (1853-1870) acquiert un mobilier urbain standardisé qu'elle entretient et renouvelle. Le confort urbain rivalise avec celui des logements, ces derniers tardent à s'équiper en sanitaires, eau courante, électricité, alors que les rues, les avenues, les boulevards sont accessibles et gratuits, et le lèche-vitrine se généralise en devenant une activité en soi. La ville accorde sa respiration à celle de ses rues. Les poètes, les romanciers, les cinéastes magnifient ce lieu urbain. C'était avant le « *tout voiture* » et le « *tout sécuritaire* ». Nulle nostalgie dans mes propos, tout juste un combat : améniser les rues !

Rendre amènes les rues

L'adjectif « *amène* » est synonyme de « *courtois* », d'« *agréable* », d'« *aimable* », il a donné le nom féminin « *aménité* » qui désigne un « *lieu aimable* », « *charmant* ». Je propose d'en tirer un verbe actif, « *améniser* », rendre aimable un lieu... Les premiers « *faiseurs de villes* » soignaient les rues au nom de la beauté et veillaient à ce que la ville soit une « *œuvre d'art* ». Jane Jacobs en 1961 plaide pour un renouveau des rues des grandes villes américaines, René Schoonbrodt en invente les « *promenades urbaines* » en 1972 et élabore une poignée d'années plus tard un « *code de la rue* », Françoise Choay examine les usages de la rue au cours des siècles, Pierre Sansot rédige une Poétique de la ville avant de nous entraîner à le suivre dans ses Chemins aux vents, Jean-François Augoyard, dans Pas à pas propose un « *Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain* », David Le Breton fait L'Éloge de la marche et plus tard Marie Demers milite « *pour une ville qui marche* », la green guérilla entreprend de jardiner des parcelles abandonnées à New York au début des années 1970 en écho avec les « *jardins de poches* », qui dix ans auparavant s'installaient dans les dents creuses et autres terrains délaissés... Ainsi les actions en faveur de la rue, d'une rue désaturée des vidéopublicités, des signalisations infantilisantes et déresponsabilisantes sont à promouvoir.

La screen city déverse ses flots d'images sur de vastes façades écrans, comme à Time Square à New York, mais aussi à Shanghai, Bangalore, Dubaï, etc. Le drive in en roulant (!) s'impose avec ses publicités entrecoupées d'informations manipulées, de caméras de vidéo-surveillance à l'efficacité discutable, le piéton devient un spectateur que l'on engraisse d'images imposées. S'il refuse de regarder les murs-écrans, qui prolifèrent dans les rues, ce sont les mêmes images qui parasitent l'écran de son cellulaire, il est cerné par toute une propagande consommatoire... Les seules rues « *protégées* » de cette intrusion publicitaire et de l'encombrement d'un mobilier urbain peu amène sont celles « *privées* » des gated communities ! Que faire ? Un ingénieur néerlandais, Hans Monderman (1945-2008), a incité quelques municipalités à retirer les panneaux de signalisations, convaincu qu'ainsi chacun ferait davantage attention et respecterait l'autre. Depuis 2000, les communes de Makkinga et de Drachten ont supprimé la majorité de leurs feux tricolores, de leurs « *stop* », la plupart des panneaux ainsi que les trottoirs, tout est au même niveau. En 2006, une étude constate une chute des accidents et l'apparition

de nouveaux comportements de chacun, plus pacifiés et généreux. Seuls certains handicapés et cyclistes se considèrent encore bien vulnérables. Ce genre d'initiatives est testé en Grande-Bretagne, aux États-Unis, en Australie. La France demeure bien frileuse en la matière, alors qu'elle pourrait s'appuyer sur les auto-écoles, une large information municipale, des actions auprès des écoliers et des collégiens, de nouvelles fonctions pour la police, etc. Ces principes de « *voie partagée* » (shared space) et de « *route nue* » (naked road) sont revendiqués par les libertariens qui y voient la fin de la sur-réglementation étatique et la reconnaissance du seul individu, comme en témoignent de nombreux sites favorables à un « *urbanisme libéral* ». On le voit, la rue est politique ! C'est en ce sens qu'œuvrent, par exemple, le réseau des « *villes lentes* », le mouvement Parking day et des architectures et urbanistes comme Nicolas Soulier et Jan Gehl. Le réseau des « *villes lentes* » est né en Italie en 1999. Il compte en 2012, 166 villes membres, dont 6 en France. Ce réseau vise à constituer un « *réseau international des villes du bien-vivre* », celles-ci doivent souscrire aux soixante-dix conditions, inspirées en partie seulement des Agendas 21, dont la rubrique « *Hospitalité* » qui concerne l'accueil des visiteurs et les déplacements des citoyens. Je précise que la lenteur est une vitesse et les « *villes lentes* » ne sont pas des villes endormies... Pour imaginer des espaces publics créatifs et inventifs il convient d'apprécier les différences entre les citoyens (âge, sexe, attentes et pratiques selon les divers rythmes, quotidiens, hebdomadaires, saisonniers...) car l'écologie de la rue réside dans son hétérogénéité.

« *L'urbanisme sensoriel* » privilégie la stimulation des six sens (l'ouïe, la vue, l'odorat, le goût, le toucher et le mouvement) avec de subtiles ménagements (on ne dit plus « *aménagement* », mais « *ménagement* » du verbe « *ménager* » qui signifie « *prendre soin* »...), tout en assurant à l'imprévu et plus encore à la turbulence, à la transgression et donc à la permissivité, leurs places. Les élu(e)s manquent cruellement d'audace et d'inventivité, la plupart du temps ils adoptent les modèles « *standards* » sans élaborer une commande spécifique et sans oser de nouvelles formes de ménagements (matériaux, couleurs, éclairage, mobilier urbain, etc.). Les cartographies sensibles et chronotopiques valorisent la perception de l'espace urbain par les usagers, cartographies d'intrigues reposant sur la mise en récits de la ville, cartographies aléatoires pour des itinéraires poétiques, etc. Il serait souhaitable de sortir du cadre restrictif du catalogue de mobilier urbain - voire du mobilier urbain lui-même, comme pour les « *aires de jeux* » - en suscitant divers modes de conception et en se préoccupant des « *friches* » et autres « *terrains vagues* »... Le designer tout comme le concepteur-lumière relèvent des métiers de la ville, ne pas leur faire appel revient à se priver d'un atout décisif. Ainsi, un « *plan lumière* » permet une réelle économie d'énergie, tout en donnant à voir autrement les villes, les banlieues, les campagnes urbanisées. C'est un alter-urbanisme lumière qui attend ses expérimentations.

Nicolas Soulier, comme hier Robert Sommer (24) et plus récemment Jan Gehl, part d'un constat navrant : les praticiens et les élu(e)s, ici en France, entre deux projets optent toujours pour le pire. Il se demande pourquoi ? Et à partir de ses expériences professionnelles (à Nîmes, Aulnay-sous-bois, Viry-Châtillon) et de ses voyages (en Allemagne, Suisse, Hollande, Québec, États-Unis) il décrit les processus de « *stérilisation réglementaires* » qui prolifèrent en France et les « *processus fertiles* » engagés par les habitants aussi bien en Allemagne (Brême) qu'au Québec (Montréal). Il emprunte aux Québécois la notion de « *frontage* », que les Américains emploient également, pour évoquer le devant des immeubles et des maisons, côté rue, qui se refuse à l'alignement militarisé et ose la fantaisie et le confort, en installant un banc, une tablette, en laissant négligemment les jouets des enfants,

en garant un vélo, en disposant des pots de fleurs, en plantant un arbre, etc. Entre la voie publique et la parcelle privée bâtie existe parfois un entre-deux, qui juridiquement relève du propriétaire de la maison, qui n'est pas marqué par une grille ou un muret, qui fait corps avec le trottoir ou la chaussée et qui accueille avec plaisir une plantation, dont l'ombre et le parfum bénéficient aux passants, pour autant qu'aucune voiture ne vienne s'y installer. Nicolas Soulier fait état de nombreuses micro-intentions habitantes, que je nommerais volontiers des « *tacts urbains* », qui rendent la rue, et donc le parcours du citadin, plus aimable. Jan Gehl, né en 1936, architecte et urbaniste danois est persuadé que « *les villes pourraient contribuer activement à la réalisation de ces quatre objectifs (animation, sécurité, durabilité et santé) si elles s'occupaient davantage des piétons, des cyclistes et de la vie urbaine en général* ». Je compléterais volontiers ce quatre objectifs avec « *temporalité* » et « *beauté* »... Pour lui le piéton avec ses potentialités et ses limites sert de référence. Les échelles dépendent de lui, aussi faut-il privilégier l'horizontalité à la verticalité. Jan Gehl analyse les villes selon leur vitesse et constate que Venise est plus urbaine que Dubaï, la première prenant en compte le 5km/h du piéton tandis que la seconde s'obstinaît sur le 100 km/h de l'automobiliste. D'un côté des canaux, de l'autre des autoroutes urbaines. D'un côté des maisons de quelques étages, de l'autre des gratte-ciel solitaires, arrogants, orphelins ! Attention à la confusion des échelles, répète-t-il de page en page en dénonçant l'absurde conception des Modernes, Le Corbusier en tête. « *Certains urbanistes et architectes ont toutefois, constate-t-il, su concilier les défis de leur époque avec le respect de l'échelle humaine. Parmi eux l'architecte anglo-suédois Ralph Erskine (1914-2005) qui a démontré qu'on pouvait y arriver, comme en fait foi son complexe Byker Wall, érigé à Newcastle (Royaume-Uni). Le complexe Bo01 de Malmö (Suède, 2001), le quartier Aker Brygge d'Oslo (Norvège, 1986-1998) et le nouveau district résidentiel de Vauban, à Fribourg (Allemagne, 1986-2006), offrent d'autres exemples d'un développement urbain à échelle humaine.* » (p.69). Effectivement Seine-Rive-Gauche, à Paris, aurait à s'en inspirer... Le rez-de-chaussée, la façade ouverte sur la rue, une « *densité vécue* » et non pas technocratique (donc abstraite), des « *espaces partagés* », le calme, la diversité des situations et des activités –les deux sont liées –, la topographie, le climat, les revêtements du sol, les plantations d'arbres, les bancs, l'art dans les lieux publics, etc., sont les ingrédients d'une ville aimable.

Appeler à la chronotopie

Comment s'y prendre ? Que proposer ? Depuis une quinzaine d'années j'en appelle à une chronotopie. De quoi s'agit-il ? De la prise en considération dans le ménagement urbain des usages temporalisés des lieux fréquentés par des publics. Pour le dire autrement, observer la vie d'un lieu sur 24h, en distinguant le jour de la nuit, et ce selon également les jours de la semaine (car un lundi n'est pas un mercredi qui n'est pas un dimanche) et les saisons. Ces observations (photographiés, cartographiés, rédigés...) vont nourrir les praticiens mobilisés pour projeter et réaliser un ménagement qui en conséquence vont élaborer une certaine configuration, choisir des revêtements ad hoc, planter les « *bonnes* » espèces végétales, désigner le mobilier urbain le mieux adapté à la situation et décider de son éclairage. À cette chronotopie « *technique* », il faut associer la chronotopie politique (le calendrier des échéances électorales, le temps de la concertation, les processus participatifs, etc.) et la chronotopie écologique, le temps plus long de l'adaptation et des changements pacifiés... La prise en considération des âges de la vie appartient aussi à la chronotopie, d'autant que les villes dorénavant sont surtout peuplées, le jour, d'inactifs (population vieillissante, enfants, chômeurs, SDF, etc.).

Quelques années plus tard, je me préoccupais de la sensorialité en étudiant les cinq sens (l'ouïe, la vue, le toucher, le goût et l'odorat) dans les villes depuis la fin du Moyen-Âge, auquel peu après ma lecture d'Alain Berthoz j'ajoutais le mouvement (Le Sens du mouvement, Odile Jacob, 1997 et 2008). Nos six sens ne réagissent pas un par un mais ensemble, ensemble à partir de stimulations différentes en amplitude sensorielle et en informations traitées par notre cerveau. Voir c'est aussi toucher (ne dit-on pas : « *ce paysage me touche* » ?). Sentir c'est également entendre (les odeurs sont parfois musicales...). Je proposais alors un « *urbanisme sensoriel* » qui valorise (et aussi protège) chaque sens perçu séparément et aussi dans leur unité... Un architecte, Jacques Ferrier, de son côté suggère une architecture sensorielle (La possibilité d'une ville, Arléa, 2013). Cette sensorialisation de notre environnement bâti et paysager concerne aussi bien les matériaux que les couleurs, les plantations que les cheminements, le mobilier urbain que les équipements, les volumes que les hauteurs, etc. À la suite de Gaston Bachelard je tenais à leur rendre hommage, d'autant qu'ils constituent le fondement même de notre philosophie occidentale avec le principe dialectique de la contradiction. En effet, chaque élément est double, le feu réchauffe mais brûle, l'eau désaltère mais noie, l'air aère mais asphyxie et la terre vous nourrit et vous enterre... Notre sensorialité est également élémentale.

Puis, j'ai voulu comprendre pourquoi, malgré sa présence dans le texte des lois régissant l'organisation des territoires et les agencements urbains, la participation ne « *marchait* » pas vraiment. Pour une simple raison, nous n'en avons pas la culture politique. Nous pratiquons la démocratie représentative, de délégation si vous voulez, ponctuée par les élections. Or, la démocratie participative c'est tous les jours, pour toute « *chose publique* » (res publica)... Il convient certainement de commencer dès l'école maternelle à partir des « *compétences* » des enfants, à les conforter au fur et à mesure qu'ils grandissent, via des conseils municipaux d'enfants, des classes de ville, des parlements des jeunes, des états généraux de la jeunesse... Qu'ils décident de leurs cours, de leurs horaires, de leur règlement scolaire, qu'ils gèrent des budgets et lancent des politiques de sensibilisation à la qualité de leur cadre de vie et de jeu... Pour les adultes, c'est aussi une question de culture politique, de confiance en soi, de capacité à s'informer, à oser prendre la parole, à formuler ses demandes, à promouvoir des actions collectives locales, à pétitionner et à référendumiser... La nomination à un poste par tirage au sort, la limitation à un seul mandat sur une durée d'une année, la généralisation des forums, d'université citoyenne, de commissions « *méchantes* », etc., sont à expérimenter. C'est toute une nouvelle territorialité du politique que notre société doit inventer, non seulement pour ne pas se contenter d'une « *démocratie du sommeil* » (je vote là où je dors) mais pour enfin sortir du diabolique couple droite/gauche (25) et faire de chacun « *un animal politique* »...

Plus récemment j'ai été amené à « *repenser l'urbanisme* », en compagnie d'ami(e)s et néanmoins collègues (26). En retraçant à grands traits la géohistoire du mot « *urbanisme* », je me suis aperçu que ce savoir-faire et ce savoir sur ce faire était entièrement phagocyté par l'idéologie productiviste. L'urbanisme est totalement conditionné par la société industrielle et ses valeurs d'efficacité, de fonctionnalité, de rentabilité. Il vise à façonner le meilleur espace/temps pour cette société dont les progrès techniques se mesurent exclusivement par le critère de la vitesse et de son accélération. Jamais on n'évoque les accidents qui résultent de ces « *progrès* ». Pas plus qu'on ne discute de son principe, le « *toujours plus* » : plus vite, plus gros, plus haut, plus grand, plus chronophage, plus énergivore... L'actuelle banalisation du « *Grand* », Paris, Bordeaux, Lyon relève de cette idéologie incontrôlée.

Aussi cet urbanisme ne peut aucunement devenir « durable », dans le sens de se préoccuper de la question environnementale, par naissance il repose sur les pollutions, les dégradations, les excès, les destructions systématiques. Mon prochain essai, Désastres urbains, va s'évertuer à quantifier et analyser ces démesures à travers plusieurs figures exemplaires de ce mépris envers la question environnementale : le grand ensemble, le centre commercial, l'autoroute, la tour, la gated community, l'étalement urbain... Vous le voyez, imaginer marier écologie et urbanisme revient à modifier fondamentalement l'urbanisme, le rendre incrémental, aimable, pacifié. Mais cela n'est envisageable que si nos modes de vie (nos manières de produire et de consommer, de circuler et de transporter, de paysager et de territorialiser, d'urbaniser et d'écologiser...) adoptent le « toujours mieux ».

Vous le devinez, il s'agit-là d'une révolution écologie culturelle qui n'a rien de populaire. Celles et ceux qui sont prêts à rompre avec un certain confort, souvent contraignant du reste, constituent la minorité de la minorité... Et ce n'est pas en multipliant l'écogeste dans leur coin qu'ils réorienteront la planète et réduiront l'empreinte écologique des autres ! Le réchauffement climatique, le pic pétrolier, le non-renouvellement de certaines matières premières sont de bonnes nouvelles. La globalisation actuelle perturbe le capitalisme « solide » et le « liquide », ce qui condamne le salariat, autre bonne nouvelle, malgré son poids d'inquiétude pour des millions de salariés qui n'entrevoient pas encore une possibilité de travailler et donc de vivre autrement. Chacun mesure d'abord ce qu'il perd avant de comprendre ce qu'il va acquérir. Bonne chance !

BIOGRAPHIE de Thierry PAQUOT

Professeur de l'Université Paris XII, c'est un philosophe de l'urbain. Il est éditeur de la revue urbanisme. C'est un spécialiste des espaces publics, reconnu pour son travail en faveur de l'urbanisme sensoriel. Il est l'auteur de « l'espace public et de l'urbanisme c'est notre affaire ».

Ce texte reprend en partie un article publié en feuilletton dans mon blog de Philosophie Magazine (février/mars 2013) et le complète par des considérations sur l'urbanisme chronotopique, sensoriel et participatif, présentées une première fois dans L'Urbanisme c'est notre affaire ! (L'Atalante, 2010) et dans Alter-architectures Manifesto, que j'ai codirigé avec Yvette Masson-Zanussi et Marco Stathopoulos (Eterotopia à Milan et Infolio à Gollion, Suisse).

Ralentir la vi(II)e

PAUL ARIES

Pour sortir de l'ère du « toujours plus », il voit le ralentissement de la ville et de la vie comme l'une des dynamiques de rupture possibles, et l'ébauche d'un nouveau projet de société.

Einstein disait que tant que l'on a la tête sous la forme d'un marteau, on voit tous les problèmes sous forme de clous. Tant que nous aurons la tête formatée par les économistes, nous irons chercher la solution à l'ensemble des problèmes dans le « toujours plus » : toujours plus de production, toujours plus de consommation, toujours plus grand, toujours plus vite, toujours plus loin. Le phénomène urbain n'échappe pas à cette logique.

La critique de la ville hyper-capitaliste, cette idée que plus serait forcément égal à mieux, est aujourd'hui très minoritaire, alors que nous vivons une disjonction de plus en plus importante entre le fait de construire et le fait d'habiter.

Sept caractéristiques de la ville moderne

La première caractéristique de la ville moderne est le développement de l'apartheid urbain. La principale révolution mondiale ce n'est pas l'explosion urbaine, mais son éclatement. La forme urbaine qui se développe le plus vite aujourd'hui est le bidonville. L'autre forme urbaine qui se développe le plus vite est celle des villes privées. Cette dualisation de la ville est génératrice de la crise de la notion même d'urbanité. L'urbanité est ce qui permet de faire cohabiter non seulement des activités différentes, mais des populations différentes.

La seconde caractéristique est le passage de la ville à l'espace urbain. Ce passage peut être compris à travers toute une série de ruptures qualitatives. C'est déjà l'envahissement de l'espace urbain par la voiture. C'est le gigantisme des équipements. Je dirais que la cause ultime de cette mal-vie, de cette mal-ville, c'est la volonté de rationaliser la ville, de soumettre la ville à la seule logique économique, avec ses économies d'échelle, avec ses calculs à court terme, c'est-à-dire aussi à courte vue.

La troisième caractéristique de l'espace urbain moderne c'est la fin des usages populaires. Ce qui est important, c'est de voir comment les gens habitent la ville, comment ils la façonnent, la construisent, se l'approprient. La ville est vécue différemment selon les milieux sociaux. Aujourd'hui, nous assistons à un enfermement domestique et à l'individualisation des pratiques.

La quatrième caractéristique est l'organisation de la concurrence entre les territoires et entre les villes. On parle de plus en plus de benchmarking urbain. C'est-à-dire qu'il faut copier ce qui est censé fonctionner. C'est ce qui explique en partie le phénomène d'imitation, d'une ville à l'autre, d'un certain nombre de projets.

La cinquième caractéristique de la ville est la gentrification, c'est-à-dire le nettoyage social des villes. Le terme de gentrification a été proposé pour penser la colonisation des centres-villes des grandes agglomérations par les populations aisées. Depuis, la notion de mixité sociale a été inventée, mais si elle est très généreuse, elle est, le plus souvent, le cache-sexe d'une politique de gentrification.

La sixième caractéristique est ce que l'on appelle un urbanisme de coercition, avec le « *barricadement* » des immeubles, la vidéosurveillance, c'est le refus du désordre urbain.

Enfin, la septième caractéristique de la ville moderne, c'est la « *disneylandisation* » de l'architecture, qui est une forme de compensation. On a engendré un écosystème urbain sans saveur, sans histoire, sans identité et on cherche à l'habiller avec des réalisations proches de celles que l'on trouve dans les parcs d'attraction.

Dynamiques de rupture

A côté de cette ville qui, aujourd'hui, se développe à l'échelle mondiale, il semble indispensable de développer des dynamiques de rupture.

Nous avons, pour cela, plusieurs leviers. L'un de ces leviers est le ralentissement de la ville et de la vie.

Nous savons, depuis les travaux de Paul Virilio, que toute accélération est un facteur d'inégalité sociale. Depuis deux siècles, nous avons consacré toute notre intelligence à inventer des prothèses techniques à accélérer. Eh bien, il faut mettre la même intelligence pour inventer des prothèses à ralentir !

Les villes qui s'engagent dans ce processus bricolent, et c'est très bien ainsi. Cela veut dire que nous allons repenser différemment l'implantation d'un certain nombre d'équipements. Ce ralentissement de la ville est nécessaire pour les plus faibles et, notamment, pour les enfants. Toutes les sociétés qui nous ont précédés ont toujours accordé une place essentielle aux anciens, parce que les personnes âgées ont toujours été les représentantes de la lenteur. S'il faut rendre leur place aux anciens, c'est d'abord pour les enfants. Réfléchir, imaginer, pratiquer le ralentissement dans une ville, c'est une façon de recréer du lien social.

Comment faire ? Il n'y a sûrement pas de réponse toute faite. Je suis convaincu qu'il y a une richesse des expérimentations et des alternatives, mais que nous ne les voyons pas. Il faut donc, dans un premier temps, mutualiser tout ce qui peut se faire

Nous avons des outils qui peuvent être utilisés aussi bien dans de tout petits villages que dans des villes. C'est, par exemple, le fait de pratiquer le droit à la nuit, c'est-à-dire la diminution, voire l'extinction de l'éclairage

public à partir d'une certaine heure. Les villes ou les villages qui pratiquent le droit à la nuit ne le font pas pour des raisons économiques ni énergétiques. C'est avant tout pour rendre à la nuit son temps spécifique, pour passer d'un temps quantitatif à un temps qualitatif.

Parler de la relocalisation contre le mondialisme, parler du ralentissement contre le culte de la vitesse, parler de l'esprit coopératif contre le culte de la concurrence, tout cela, aujourd'hui, est partagé, avec des dosages différents, par une série de forces politiques, sociales et intellectuelles.

Je crois que nous n'en sommes qu'au début de l'ébauche de ce que pourrait être un nouveau projet de société. Nous devons apprendre à interroger systématiquement nos consommations par rapport aux usages que nous souhaitons faire. Si nous partons de cette réflexion, nous aurons la possibilité de découvrir une richesse extraordinaire de vie, que nous ne soupçonnons pas parce que le système la rend largement invisible.

Biographie de Paul Ariès

Il est politologue. Il dirige la revue « La vie est à nous ». Il est également rédacteur en chef de la revue internationale « Les indignés ». Co-organisateur du Forum national sur le ralentissement et il intervient notamment à l'Ecole nationale d'architecture de Vaulx-en-Velin. Il est à l'origine du Contre-Grenelle de l'environnement. Auteur d'une vingtaine d'ouvrages, dont La simplicité volontaire, fortement inspiré des thèses d'Ivan Illich, et Le socialisme gourmand, il a coordonné l'ouvrage collectif intitulé Ralentir la ville.

Rendre la ville plus humaine par l'art

PASCAL THETARD

Pourquoi parler de « peur de vivre en ville » ?

Avec l'uniformisation des périphéries dont le dédale est un enfer pour trouver ses repères, avec l'uniformisation des centres-villes qui possèdent des mobiliers identiques et froids, la ville manque de cœur. On a dégagé de grands axes pour aller de plus en plus vite de zone commerciale en zone commerciale, de magasin en magasin, du domicile au lieu de travail. Mais quand vit-on ? Quand se rencontre-t-on ? Quand prend-on le temps de parler ? Le seul endroit où on peut trouver du cœur, trouver quelqu'un à qui parler, c'est chez les commerçants. Sauf que ce cœur-là est lié à l'acte d'achat.

Comment mettre du cœur dans la rue ?

Par l'art. C'est en travaillant avec ATD Quart Monde que nous avons imaginé un nouveau dispositif d'intervention dans la rue, en particulier dans les quartiers. L'idée préconçue la mieux partagée n'est-elle pas que les gens qui y vivent n'ont pas de culture, pas de sensibilité artistique ? Faux. Chez chacun il y a une sensibilité artistique qu'il faut aller chatouiller, des gens qui ont quelque chose à dire, qu'il faut apprendre à écouter. Il ne leur est pas facile de franchir la porte d'une salle de spectacle. Alors nous avons pris le parti d'aller dans la rue pour pouvoir nous adresser au plus grand nombre, à des moments inattendus qui font que les personnes ne savent pas 5 mn avant qu'elles vont être spectatrices. Comment obtenir 2 vraies minutes d'attention de leur part ? Pas en cherchant à les convaincre par des discours, pas en déclamant les grands textes, pas en disant des contes, mais en portant la poésie dans la rue. C'est ce que nous faisons depuis 10 ans et ça marche.

Comment intéresser le passant à la poésie ?

En le prenant par surprise. Nous avons inventé le « *campement insolite* », un dispositif très coloré, très visible de loin, avec une caravane, des tables, des chaises personnalisées, des parasols. Si les gens ont la curiosité de rentrer dans cet univers, nous leur donnons un menu de poèmes. Ils choisissent, passent commande et nous les « *servons* ». Aujourd'hui, nous avons adopté des formes plus légères avec des ombrelles très colorées qui attirent l'attention et que nous ouvrons comme on ouvre le rideau de scène pour annoncer le début du spectacle, mais le principe reste le même. C'est notre façon de désacraliser l'art, de le sortir des « *églises* » pour qu'il soit accessible à tous et pas seulement à une élite qui cherche à se cultiver. Pour moi, l'art doit se diffuser dans le quotidien des gens. La ville doit être artistique, c'est-à-dire vivante, au lieu de n'être qu'un lieu de passage.

En quoi l'art rend-il la ville plus vivante ?

Ce concept nous l'avons testé partout : à Reims, pendant le Bonheur des Rives ou à Orgeval, sur la place Ducale à Charleville-Mézières comme sur le parvis de la Défense à Paris. Et partout il donne lieu à des rencontres fortes, génère de l'humain, interpelle toutes les générations. Notre objectif est de ralentir le temps, de créer des petits rochers qui obstruent les flux pour inciter les gens à prendre le temps. Le temps d'un poème, les gens se sentent exister. Attention à renouveler la vie dans ces belles avenues bien lissées, à renouveler le plaisir d'être ensemble.

BIOGRAPHIE de Pascal THETARD

Sous leurs manières de saltimbanques, les personnages en bleu de travail du collectif artistique Eutectic apportent dans la rue ce qui manque le plus à la ville aujourd'hui : du coeur. Pascal Thétard, conteur et membre du collectif, explique comment, en mettant en scène la poésie, en interpellant les passants, il joue dans l'espace public un vrai rôle social et culturel.

La sphère présentielle : facteur d'attractivité territorialisée ?

L'AGENCE D'URBANISME ET LA MAISON DE L'EMPLOI

Le développement économique de ces 30 dernières années a été dominé par l'expansion des activités de services et de commerce, activités essentiellement « *présentielles* », c'est-à-dire liées à la dépense locale et visant, à travers la production de biens et de services, la satisfaction des besoins des habitants d'une zone géographique donnée, qu'il s'agisse des résidents ou des touristes de passage. Ce développement s'est appuyé sur une expansion démographique continue, notamment en milieu rural.

Dans un contexte où les effets de la crise économique et financière se font encore sentir, où la dynamique démographique urbaine est à la baisse, la recherche d'attractivité doit être au cœur des projets de territoire. Dans ce contexte, le projet urbain Reims 2020 prend tout son sens, en plaçant la proximité au cœur des préoccupations des rémois.

L'emploi présentiel : indicateur d'attractivité territoriale et facteur de stabilité

En 25 ans, le bassin d'emploi rémois, tout comme l'ensemble du territoire français, a connu plusieurs mutations économiques conduisant à une « *tertiarisation* » de l'économie. Ces mutations se traduisent notamment par une forte croissance de la sphère présentielle sur l'ensemble des territoires.

Le poids de cette sphère dans l'économie apparaît comme un révélateur de l'attractivité d'un territoire : plus un territoire est attractif, plus la dynamique démographique est forte et plus le poids de la sphère présentielle est important. Avec 85 720 emplois présentiels en 2007 (privés et publics), le poids de la sphère présentielle a augmenté de 7,8 points sur le bassin d'emploi rémois depuis 1982, passant de 57,1 % de l'emploi total en 1982 à 64,9 % en 2007.

Les plus gros employeurs du bassin d'emploi rémois appartiennent à la sphère présentielle : Centre Hospitalier Universitaire, Ville de Reims, Caisse Régionale du Crédit Agricole, Directions Entreprises et Ressources Humaines de la SNCF, Reims Métropole, Transdev...

Ces évolutions expriment un besoin accru de proximité pour la population : proximité des services de santé, accompagnement des personnes à domicile, proximité des commerces, et, en définitive, proximité des activités satisfaisant des besoins de première nécessité.

Le contexte actuel de hausse des coûts de déplacement, du vieillissement de la population, de la prise en considération de plus en plus grande de l'impact environnemental, du mode de vie, amène à penser que ces activités vont continuer de se développer fortement dans les années à venir. Ce développement ne semble pas s'être fait au détriment de la sphère « *productive* ». La stabilité de la sphère « *productive* » (ou non présenteielle) apparaît comme une exception par rapport à une situation régionale. Cette composante est un atout pour le territoire rémois car le développement de l'économie présenteielle passe aussi par le maintien ou l'installation d'activités « *productives* » offrant des emplois qualifiés et bien rémunérés.

L'économie présenteielle est un facteur de stabilité (captation de revenus extérieurs, peu influencés par la mondialisation et non dé localisables), mais elle concentre des activités qui génèrent des emplois moins rémunérateurs et plus précaires que dans la sphère productive.

Enfin, le développement du e-commerce et de l'e-service de ces dernières années pourrait perturber l'ancrage territorial de certaines activités de la sphère présenteielle. Il est alors nécessaire d'articuler le développement économique sur la complémentarité entre ces deux sphères.

Démographie, mobilité professionnelle, tourisme : des facteurs influant sur l'emploi présenteiel

Une démographie soutenue par un solde migratoire positif est un élément déterminant dans le développement de l'économie présenteielle car elle représente l'arrivée de nouveaux revenus sur le territoire.

La dynamique démographique récente montre que la population de l'agglomération rémoise tend à diminuer (solde migratoire négatif), tandis que le reste du territoire continue d'accueillir de nouveaux habitants. Les projections de population à l'horizon 2040 (source Insee) tendent à confirmer cette tendance. Ces projections confirmeraient également le processus de vieillissement de la population observé depuis plusieurs années, vieillissement qui toucherait davantage le Pays rémois que l'agglomération.

Ces perspectives laissent imaginer un développement des activités de la sphère présenteielle plus intense sur le Pays rémois, sous l'effet conjugué du vieillissement de la population (recours de plus en plus important à l'aide à domicile et plus largement aux services à domicile) et du développement démographique (besoins de biens et services à proximité). En effet, un solde de mobilité professionnelle positif représente un potentiel de consommateurs supplémentaires pour le territoire.

Lorsque le nombre d'actifs non-résidents est important sur un territoire, l'offre de services présenteiels est plus large, les actifs ayant tendance à consommer dans la commune où ils travaillent. Ce phénomène est renforcé par l'implantation de services présenteiels importants et d'équipements rares dont le rayonnement dépasse souvent les limites administratives du territoire (type IKEA).

Près de 20 000 personnes résidant hors bassin viennent travailler chaque jour sur le territoire. De plus, le solde de mobilité professionnelle est positif, ce qui peut constituer un potentiel de consommateurs supplémentaires pour le territoire.

Le développement des activités touristiques est également un véritable facteur de croissance pour l'économie présenteielle, dans le sens où elles contribuent à la captation de revenus extérieurs au territoire. Avec + de 6400 emplois relevant de la sphère présenteielle, le tourisme représente 14,1 % des emplois salariés du présentiel.

Un amortisseur de crise ?

L'importance de la sphère présenteielle dans le développement économique local est évident. De plus, selon une étude réalisée par la FNAU (dossier n°23), le poids important du présentiel dans l'économie pourrait être un « *amortisseur* » de crise.

Même impacté par la crise, le bassin rémois a des capacités de rebond et des marges de manœuvre sur certains secteurs composant la sphère présenteielle. Ainsi, le projet Reims 2020 prend tout son sens en plaçant la proximité au cœur de l'action et en déterminant huit filières porteuses telles que le design, l'éco-bâtiment, la santé-beauté, les services à la personne ou encore le tourisme, filières appartenant à la sphère présenteielle.

BIOGRAPHIE de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims (AUDRR)

L'Agence d'urbanisme forte d'une expérience de 40 ans procède par son expertise à la définition des enjeux et des stratégies de développement durables du territoire mais également à l'animation d'un réseau d'acteurs locaux.

Organisme de réflexion et d'études indépendant et innovant, elle a pour objet, dans un souci d'harmonisation des politiques urbaines et de cohérence des projets de ses membres, d'observer et analyser les évolutions urbaines, d'élaborer des documents d'urbanisme, de planification et de gestion urbaine, de prêter une assistance technique à ses membres, d'opérer une veille sur les sujets stratégiques, d'organiser et nourrir la réflexion prospective et d'animer un réseau d'acteurs diversifiés.

BIOGRAPHIE de la Maison de l'Emploi et des Métiers du bassin rémois

La Maison de l'Emploi et des Métiers du bassin rémois, c'est un lieu d'accueil et de ressources autour de

toutes les questions d'emploi mais aussi pour toutes les démarches liées à l'entrée ou au retour dans la vie active. Ses 5 principaux axes d'intervention sont des actions d'accompagnement à la recherche d'emploi, l'espace métiers, la gestion territoriale des emplois et des compétences, l'observation et faciliter la mise en œuvre de la clause sociale

Extrait : Observatoire de l'Economie et de l'Emploi « la sphère présentielle, quel poids, quelles activités, quels facteurs de développement ? », juin 2011

Ville dense ville intense : les enjeux de la ville de demain

AGENCE D'URBANISME, DE DEVELOPPEMENT ET DE PROSPECTIVE
DE LA REGION DE REIMS

La densité et l'intensité urbaines sont au cœur des enjeux contemporains de la ville. Comment jouer sur ces notions pour créer à Reims les conditions de la ville durable prescrites par le Grenelle de l'Environnement ?

Une prise de conscience collective émerge depuis quelques années sur les effets d'un processus d'urbanisation par extension de la ville et des villages sur des terres agricoles, qui privilégient l'étalement urbain, phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes. L'étalement urbain a provoqué en France la disparition de 600 000 hectares de terres agricoles en 10 ans, soit 1 département consommé. Ce phénomène national et global génère auprès des collectivités des coûts d'équipements, d'infrastructures, de gestion ainsi qu'une pénurie foncière. Les collectivités doivent faire face à la diminution des terres agricoles en contradiction avec la préservation de l'environnement, à la banalisation et à l'appauvrissement architectural, urbain et paysager des zones monofonctionnelles d'habitat, de commerces, ou tertiaires situées à la périphérie des villes. Néanmoins, le modèle du pavillon individuel au cœur d'un lotissement à faible densité, éloigné des centres et destiné aux revenus moyens et modestes demeure très attractif. Faisant reculer les limites de la ville, les zones d'activités économiques continuent leur déploiement au nom de la création d'emplois.

La densité plus ou moins bien perçue

Devant ce constat, le Grenelle de l'Environnement a posé des objectifs fondamentaux à long terme en matière d'environnement et de développement durable, visant en particulier à restaurer la biodiversité, à préserver les ressources naturelles, à réduire les émissions de gaz à effet de serre, qui ont un impact majeur sur les modes de fabrication de la ville. Le concept de la ville dense et de l'intensité urbaine resurgit alors : la réponse mise en œuvre, unique à chaque fois, doit être contextualisée, être en lien avec les spécificités urbaines de chaque ville.

La densité des formes urbaines est loin de créer l'unanimité auprès des habitants : elle est représentée dans l'imaginaire collectif par les quartiers de grands ensembles d'habitat social aux espaces monofonctionnels, tristes et dégradés avec une architecture trop identique, reflétant ainsi une image très négative. Or, cette densité urbaine, ressentie comme oppressante, est généralement inférieure à celle des centres historiques valorisés, réunissant patrimoine, espaces publics de qualité, fonctions variées et offres de transport. La densité est une

notion qui s'associe à des facteurs de perception sociaux, comme la mixité fonctionnelle et formelle du bâti, la qualité architecturale, la place du végétal, les aménagements urbains, l'animation des espaces publics, la composante sociale et la mobilité...

Les enjeux de la ville de demain

Ville compacte de 2 413 habitants par km², la ville présente des processus de densification propres du tissu, de fabrication de la ville dans un contexte particulier, avec des strates bâties nées d'époques différentes, qui se sont juxtaposées au fil du temps au sein des quartiers les plus anciens et des opérations pensées sur des sites vierges en accroche avec le tissu existant pour les quartiers les plus récents. Cette identité se décline en plusieurs caractéristiques fortes à travers la compacité de son tissu bâti, une limite bâtie franche avec les terres agricoles, un étalement urbain limité, des secteurs urbains monofonctionnels, de multiples quartiers aux formes bâties spécifiques, des espaces publics à requalifier avec un centre-ville d'une grande richesse architecturale, réunissant une pluralité de fonctions, desservis par un axe de tramway traversant la ville du nord au sud. A quels enjeux doit-elle aujourd'hui répondre ?

- Créer une ville dense et belle

Est-ce que la densité peut générer une ville belle ? Les villes historiques, les bourgs anciens aux patrimoines urbains admirés de tous, relèvent d'une forte densité construite : la ville est dense par définition, la densité bâtie est l'essence même de la ville. Le tissu compact favorise le mélange des fonctions, la dynamisation des espaces publics de qualité, porteurs de lien social et d'échanges dans une ambiance urbaine unique au sein d'espace optimisé.

- Associer densité et qualité urbaine

L'aménagement des espaces publics et libres, le soin apporté à la création architecturale et aux matériaux utilisés au sein d'un tissu urbain concentré constituent un processus qualitatif important, afin de susciter l'appropriation des espaces par les habitants. Cette qualité urbaine recherchée marie qualité esthétique, qualité d'usage, qualité de confort d'espace au sein d'un cadre urbain valorisé.

- Des formes diversifiées pour des villes plurielles

Comment concilier mixité formelle et densité ? La multiplicité des formes et des typologies d'habitat à une échelle adaptée, conjuguée à des fonctions variées, permet de produire une intensité urbaine, une richesse et innovation architecturale créée par la rencontre des formes et des ordres typologiques en évitant toute reproduction.

- La place du végétal dans la ville intense

La ville à forte compacité bâtie se compose aussi d'espaces libres, ouverts qui assurent ainsi un dialogue riche entre les pleins et les vides. La question de la place du végétal est majeure au sein de la ville dense, car elle crée des espaces de respiration, de liberté et des ouvertures. La nature en ville garantit l'équilibre de la ville dense : elle apaise, embellit le paysage, favorise les échanges au sein d'espaces communs, permettant le mélange des usages et des pratiques (sport, détente, loisirs...).

10 problématiques urbaines

Comment transformer Reims en ville intense, tout en s'appuyant sur ses caractéristiques urbaines, afin d'unir des fonctions variées à une richesse de formes urbaines denses, formant des espaces publics animés à forte mobilité, pour créer une ville riche et durable ? La réponse se décline en dix problématiques urbaines :

1. La densification du tissu existant face à l'étalement urbain

Comment réutiliser, densifier les friches urbaines délaissées en ville, faire la ville sur la ville afin de préserver la couronne de terres agricoles, la qualité de l'environnement et le paysage naturel ceinturant l'agglomération ?

2. Une limite franche entre la ville et la campagne à préserver

Comment maintenir et renforcer la compacité bâtie du tissu urbain au sein des morceaux de ville, situés en frange urbaine pour conserver cette coupure nette entre la ville et la campagne, constitutive de l'identité urbaine rémoise et champenoise ?

3. Reconquérir des friches commerciales en entrée de ville

Comment créer une nouvelle urbanité au sein des entrées de ville banalisées avec le renouvellement des formes urbaines denses, la pluralité des fonctions et des espaces publics en faveur d'une qualité architecturale et urbaine et une qualité d'usage pour les citoyens ?

4. Créer une ville compacte et aérée

Comment réaliser des espaces ouverts à l'intérieur de la ville, des espaces de respiration au sein d'un tissu composé de formes urbaines denses, afin d'enrichir le paysage urbain, la perception qualitative du cadre bâti ? Comment générer des espaces publics caractéristiques bien aménagés, propices à l'appropriation des habitants et à la mise en valeur de la ville ?

5. La place de la nature au sein de la ville dense

Comment concilier des formes urbaines denses de composante minérale et la présence de végétal dans l'espace public et les parcs urbains ? La création d'espaces verts, de jardins, de squares propices à des activités de détente ou de loisirs au sein d'un cadre agréable permet d'embellir les quartiers, le centre-ville et de valoriser son patrimoine architectural.

6. Créer une ville des proximités à multiples polarités en favorisant l'intensité urbaine

Comment créer de l'intensité urbaine au sein de polarité dans les quartiers, facilitant la proximité pour l'accès aux services, aux transports collectifs, aux équipements et aux commerces des habitants dans un cadre de vie agréable ?

7. Vers la création de nouvelles formes d'habitat innovantes et denses

Comment créer des formes urbaines innovantes d'habitat, présentant une densité adaptée au tissu environnant ? Quelles formes urbaines d'habitat individuel compactes, propices à la création de lieux de sociabilité et d'échanges pour les habitants ? Comment renforcer l'attractivité de l'agglomération rémoise pour les jeunes ménages avec des formes d'habitat individuel optimisant les coûts et le foncier ?

8. Une ville compacte à l'identité plurielle consolidée

Comment favoriser l'évolutivité, la transformation du tissu ancien, de caractère mutable, par la juxtaposition de nouvelles formes bâties, tout en préservant ses composantes urbaines et patrimoniales ?

9. Mêler le patrimoine et le contemporain

Comment intégrer une nouvelle forme urbaine contemporaine et compacte dans le tissu ancien patrimonial historique ou dans le tissu de faubourgs ? Comment créer un dialogue entre un geste architectural audacieux, très différent et le patrimoine historique remarquable ou identitaire ? Comment mettre en valeur le patrimoine ancien à travers l'intégration de nouvelles constructions à l'architecture en contraste et l'aménagement d'espaces publics qualitatifs ?

10. Vers l'implantation de tours à l'architecture contemporaine, une ouverture vers l'avenir

Quelles sont les conditions réunies en faveur de l'implantation de constructions de très grandes hauteurs sur des sites urbains stratégiques à la recherche d'une image symbolique forte ?

BIOGRAPHIE de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims (AUDRR)

L'Agence d'urbanisme forte d'une expérience de 40 ans procède par son expertise à la définition des enjeux et des stratégies de développement durables du territoire mais également à l'animation d'un réseau d'acteurs locaux.

Organisme de réflexion et d'études indépendant et innovant, elle a pour objet, dans un souci d'harmonisation des politiques urbaines et de cohérence des projets de ses membres, d'observer et analyser les évolutions urbaines, d'élaborer des documents d'urbanisme, de planification et de gestion urbaine, de prêter une assistance technique à ses membres, d'opérer une veille sur les sujets stratégiques, d'organiser et nourrir la réflexion prospective et d'animer un réseau d'acteurs diversifiés.

Extrait : « Observatoire de l'intensité et des formes urbaines », octobre 2012.

Le rôle de l'artiste dans la production de l'espace public

NATHALIE BREVET

La ville est devenue un lieu et un objet de travail pour beaucoup d'artistes intervenant dans l'espace public. Les formes d'interventions, la nature des commandes et les dispositifs dans lesquels s'insèrent les œuvres ont évolué depuis l'après-guerre : les interventions artistiques ne se limitent plus uniquement à une pose d'œuvre mais se développent en lien avec certains dispositifs urbains. Dans un contexte où l'on parle « *d'une panne de fabrication de la ville* » (Gwiazdzinski, 2006), où la sphère artistique intègre pleinement l'économie et le marketing territorial en contribuant à l'attractivité des territoires, il est alors intéressant de retracer chronologiquement l'évolution des interventions de l'artiste dans la ville et de regarder les modalités d'interaction entre le champ artistique et le champ de l'aménagement.

De la fonction décorative à la fonction sociale de l'œuvre

L'intervention de l'artiste dans l'espace public a connu plusieurs évolutions majeures. La valeur décorative qui lui était attribuée dans les années cinquante a cédé sa place à la valeur d'usage.

Le 1 % artistique - à l'origine appelé 1 % décoration - et la commande publique sont les deux principales procédures qui promeuvent l'intervention de l'artiste dans l'espace public. La première, créée en 1951, dédie 1 % du coût de la construction d'un bâtiment public à l'achat ou la création d'une œuvre originale spécialement conçue pour le lieu. Les constructions dédiées à l'enseignement ont été les premières à bénéficier de cette procédure. Très vite, cette dernière s'est étendue à l'ensemble des édifices publics et des infrastructures. En 1996, l'État crée le « 1 % paysage » et adapte ce dispositif aux autoroutes. Soixante ans après sa création, plus de 12 300 œuvres ont été réalisées au titre du 1 % et 4 000 artistes ont répondu à ces commandes. Le retour de la gauche au pouvoir et l'élection de François Mitterrand redynamise la production artistique : il décentralise la présence des services culturels et artistiques de l'État en région et dans les départements et relance le 1 % et les commandes publiques. Mais c'est au moment de la création des villes nouvelles, dans les années soixante-dix, que le 1 % modifie la place attribuée à l'artiste : « *ni architecte, ni paysagiste, ni urbaniste* », il est « *le partenaire inattendu* » qui se situe « *à la jonction des genres* » (Faux, Smadja, 1989, p. 111). L'art et l'artiste devaient participer à la construction de quartiers nouveaux. Ils devaient marquer les lieux, construire des repères et créer de l'identité (Faux, 1976). La position adoptée par les villes nouvelles marque une évolution du rôle de l'artiste dans la création d'espace public et montre comment ces commandes questionnent ses capacités à répondre à une problématique urbaine.

Ce tournant se confirme dans les années quatre-vingt-dix avec la création, par la Fondation de France, du dispositif « *Nouveaux Commanditaires* ». Ce dernier signe le passage d'une « *fonction décorative* » à une fonction dit « *sociale* » de l'œuvre (Négrier, 2006). En d'autres termes, redynamiser et développer l'attractivité d'un quartier, forger l'identité d'une commune ou encore créer les conditions d'émergence de sociabilités sont autant de contextes dans lesquels l'artiste est amené à intervenir (Négrier, 2006). Dans ce dispositif, le commanditaire n'est plus uniquement l'État mais un citoyen ou une association. Un médiateur, présenté comme un « *expert* » du monde de l'art, assure la relation entre artiste et commanditaire. Ce dernier définit et veille aux règles de cette organisation. Deux engagements préalables au contrat sont fixés : l'artiste doit honorer les termes de la commande, et donc répondre à une problématique urbaine et le commanditaire s'engage au respect de la liberté artistique. En dix ans d'existence - de 1996 à 2006 - les Nouveaux Commanditaires ont réalisé 130 projets (Négrier, 2006).

L'artiste, un partenaire de plus en plus présent dans les procédures d'aménagement

Dans les années 2000, la participation des artistes à la fabrique de la ville s'intensifie. Ils intègrent différentes procédures d'aménagement. Certains d'entre eux entendent proposer un projet associant le public à une réflexion sur l'art et l'invite à participer à la fabrique de la ville. Les trois exemples exposés ci-dessous s'insèrent dans trois dispositifs urbains différents. Les artistes ou collectifs d'artistes travaillent « *dans* » et « *sur* » la ville, questionnant ses changements à partir d'interventions éphémères ou temporaires dans lesquelles l'aspect collaboratif constitue une dynamique importante du projet. À la différence du 1 % et des Nouveaux Commanditaires, la finalité n'est pas une pose d'œuvre pérenne dans l'espace public mais une démarche. Les deux premières sont des commandes de ville demandeuse d'un accompagnement artistique et culturelle. La troisième aussi mais à la différence près que l'artiste revendique la propriété intellectuelle de sa démarche, il en reste l'auteur.

À la demande de la mission du Grand Projet de Ville de Lyon, le collectif « *la Hors de* » accompagne depuis 2006 le programme de rénovation urbaine de la Duchère. Le collectif « *Bruit du Frigo* » a créé, entre autre, « *les ateliers d'urbanisme utopiques* » invitant à chaque fois la population à travailler et à réfléchir sur la ville. Dans le premier cas, cela a donné naissance au projet « *Parabole* » (2009). Dans ce projet, les habitants se sont prononcés par vote sur un motif destiné à être reproduit à l'échelle de la façade de la barre 220. Le jour de la fête des lumières, 300 volontaires - dont une grande partie était des habitants du quartier - recouvrent en une heure la façade de couleur. Cette action est un accompagnement des habitants dans la démolition de l'immeuble programmée quelques mois plus tard. Le motif était encore présent sur la structure désossée le jour de l'implosion. Dans le deuxième cas, le collectif « *Bruit du Frigo* » a été mandaté par la ville de Mazières-en-Gâtine pour participer à la réalisation d'une étude de requalification en proposant une approche participative et culturelle. Les actions successives mises en œuvre avec les habitants - photographies grand format représentant la population se réappropriant l'espace public, déambulation urbaine, concours à idée - se concluent sur l'idée d'un « *festival de la déviation* ». Une fois par an, le temps d'un week-end, le trafic serait dévié : les voitures reprendraient la route du centre-ville, et le centre-ville déménagerait sur la déviation transformée à cette occasion en espace public accueillant différents types d'activité. À

La Haute Qualité Artistique et Culturelle : utopie ou réalité ?

À Ivry-sur-Seine, le projet d'accompagnement artistique et culturel est devenu une démarche dite « *Haute Qualité Artistique et Culturelle (HQAC)* » que son auteur, Stefan Shankland, expérimente pour la première fois sur la ZAC du Plateau (2007-2015). Cette démarche est inscrite dans le dossier de création de ZAC et validée en Conseil Municipal en 2007. L'artiste constitue une équipe et un programme d'actions invitant des collectifs d'artistes à travailler sur le thème de « *la ville en transformation* ». La démarche HQAC se veut « *un cadre ouvert permettant l'intervention d'une équipe artistique en amont du projet urbain* ». Elle vise à « *faire du projet urbain un espace de rencontre, de recherche et de création, ouvert, entre acteurs urbains artistes et habitants* » (pOlau, 2009b, p. 1). Pour la ville c'est « *une nouvelle forme de participation des habitants* » et une possibilité « *de lier l'aménagement au culturel* ». Le chef de projet de la ZAC, dans le cadre d'Ivry-sur-Seine, est le coordinateur chargé de faire le lien entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. La ville participe en partie au financement de ces actions mais les autres acteurs de la ZAC y sont aussi invités (promoteurs, AFTRP). Un bureau d'ingénierie culturelle, mandaté par l'artiste, est chargé de rechercher du mécénat. À Ivry, ce projet présente une particularité : un atelier - associant containers, bois et autres matériaux - est installé depuis 2010 au cœur du chantier. Cette structure, prévue pour être démontée et remontée, a été déplacée en 2012 pour investir la deuxième tranche de la ZAC. Ce lieu est ouvert au public. Cet atelier, accessible à tous, est aussi le point d'ancrage de l'ensemble des actions menées par l'artiste et son équipe. Par exemple, « *Plateau d'été* », réalisé en collaboration avec les écoles d'art et d'architecture invitait en 2012 les riverains à occuper le chantier et à participer à la construction d'une maquette géante. Cette action, a donné lieu à la réalisation d'un film projeté à la Nuit Blanche d'Ivry-sur-Seine. L'occupation de cette phase transitoire qu'est le chantier et les actions temporaires menées dans le cadre de cette démarche interpelle l'aménageur sur sa pratique et la question des temporalités associées au projet urbain : « *aujourd'hui on a dessiné le mail, devant le collège qu'on fera dans dix ans. C'est tout juste si on ne connaît pas les plantations qu'on va y mettre (...) c'est comme ça que certains secteurs, lorsqu'ils sont livrés, sont déjà dépassés (...). C'est sûrement sur ces pratiques-là, cette obsession qu'on a de construire des choses définitives, (...) que l'on peut évoluer* » (Bastide, Hernandez, 2010, p. 101). L'intervention artistique serait-elle à même d'amener les professionnels de la ville à questionner certaines manières de penser et de faire l'aménagement ?

Depuis l'après-guerre, le contenu des commandes adressées aux artistes et les interventions menées sur l'espace public ont évolué : les Nouveaux Commanditaires ont accompagné le passage d'un art dit de « *décoration* » avec le 1 % artistique à art dit « *social* » : l'art a revêtu une valeur d'usage et répond à une problématique urbaine. Depuis les années 2000 la présence de l'artiste dans le cadre de projet urbain se développe. Plus qu'une œuvre, on lui commande une démarche et des actions d'accompagnement artistiques et culturelles mettant en jeu la participation. La concertation représente un champ d'action difficile pour l'aménageur au sens où les outils actuels se heurtent à la complexité de ce processus. Ne serait-on pas tenté de voir ces expériences comme des recettes dont le contrepoint serait de façonner un cadre étriqué dans lequel l'imaginaire artistique aurait de la peine à se déployer ? Quel que soit la réponse, les expériences en cours méritent d'être observées plus finement afin d'appréhender au mieux les ressorts de la fabrique de la ville et les relations pouvant s'établir - ou non - entre artistes et aménageurs.

BIOGRAPHIE de Nathalie BREVET

Maitre de conférence en sociologie au Département Aménagement de Polytech'Tours, Université François Rabelais. Spécialiste en urbanisme et aménagement de l'espace, elle a étudié l'espace public classique avec ses rues, ses places, ses monuments, ses passages ... et le rôle de l'animation et de l'artiste.

Pour une méga-région et pas une « métropole hors-sol »

ASSOCIATION DES VILLES DU GRAND BASSIN PARISIEN

Pour l'Association des Villes du Grand Bassin Parisien (AVGBP) le projet du Grand Paris repose sur un modèle de développement qui n'est pas durable. L'association, porteuse d'une vision d'avenir à l'échelle du Bassin parisien, se positionne comme force de proposition.

L'Association des Villes du Grand Bassin Parisien (AVGBP) a plus de vingt ans. Elle fut créée en juin 1990, sous le nom d'Association des Villes à une Heure de Paris, pour revendiquer une place dans la construction d'un large Bassin parisien de 25 millions d'habitants harmonieusement répartis entre la région-capitale et son arrière-pays, structuré par des villes à taille humaine. Cette mobilisation, impulsée par le premier président de l'association, Jean-Louis Schneider, a porté ses fruits. Les prévisions du SDRIF ont été revues à la baisse, et, suite à la publication du Livre Blanc du Bassin parisien, l'échelle Bassin parisien a été prise en compte dans les politiques d'aménagement du territoire.

Pourtant, aujourd'hui, le projet du Grand Paris laisse de côté les grandes villes du Bassin parisien, autant, voire plus fortement encore qu'en 1990.

Le risque, aujourd'hui, est le développement d'une «*métropole hors-sol*», artificiellement soutenue par l'injection de fonds publics et coupée de son assise territoriale. Un tel scénario hypothèquerait le développement de villes et régions qui accueillent plus de la moitié de la population du Bassin parisien. De même, à terme, il n'assurerait pas la compétitivité de la région-capitale dans l'économie-monde : en effet, la mondialisation promeut les méga-régions, espaces morphologiquement distincts mais fonctionnellement interconnectés.

Aujourd'hui, c'est bien à l'échelle du Bassin parisien, méga-région de rang mondial, qu'un réel engagement est nécessaire.

Le Grand Paris, un projet pour quel territoire ?

Le projet du Grand Paris prévoit des investissements massifs essentiels pour l'Ile-de-France. Il répond à des besoins criants, notamment en matière de transport public et de logement, dont les carences posent problème aux franciliens. Pour ces deux aspects, le projet du Grand Paris est indispensable et peut être considéré comme vital.

Le projet du Grand Paris entend également dynamiser le développement économique de la région-capitale. Il définit huit «clusters», territoires de projet desservis par un futur supermétro et destinés à accueillir des secteurs d'activité innovants. Territorialement, le Grand Paris comprend l'Île-de-France et l'axe Seine-Aval, jusqu'à Rouen et au port du Havre ; à l'inverse, les autres villes et territoires du Bassin sont oubliés.

Les créations d'emplois prévues sont impressionnantes : près de 60 000 emplois par an, soit un million d'emplois à l'horizon 2030. Cela équivaudrait à l'ensemble des créations d'emplois attendu en France pour la même période (entre 700 000 et 1,4 million d'emplois selon le rapport du Conseil d'Orientation des Retraites). Nous sommes donc dans un scénario où l'Île-de-France absorberait l'ensemble de la croissance nationale.

Ce scénario est celui du développement d'une métropole «hors-sol», artificiellement soutenu par des financements publics, dans un territoire restreint et isolé de son environnement. Un tel scénario est porteur de risques environnementaux, sociaux et à moyen terme économiques : il s'agit d'un modèle de développement qui n'est pas durable.

Les grandes villes du Bassin parisien seront fragilisées par la sur-concentration de l'offre de terrains d'activités dans la région-capitale. Leur dynamique de développement enclenchée depuis la décentralisation s'en trouvera affectée dans toutes ses dimensions.

A ce scénario inacceptable, l'Association des Villes du Grand Bassin parisien doit opposer celui d'un développement partagé dans un Grand Bassin parisien structuré par un réseau métropolitain inter-régional.

Pour un système métropolitain du Bassin parisien

Dans la mondialisation, la métropole parisienne est un atout pour la France. Pour maintenir cette situation dans le monde de demain, il faut adosser le développement de la métropole à un système métropolitain à la bonne échelle, celle de son Bassin.

Aujourd'hui encore, Paris apparaît en bonne place dans les classements de villes mondiales comme dans les palmarès de la presse internationale. Cependant, de nouveaux pays, tels la Chine ou l'Inde, jouent désormais un rôle clef dans l'économie mondiale. Demain, c'est dans la concurrence des villes majeures des cinq continents qu'il faudra s'inscrire.

Dans cette nouvelle donne, nous avons affaire non plus à des métropoles isolées mais à des méga-régions composées d'ensembles urbains complexes et interconnectés. L'exemple historique de la mégapole nord-américaine qui s'étire sur près de 1 000 km de Washington à Boston et réunit près de 60 millions d'habitants n'est plus un cas singulier. De Tokyo à Osaka, la mégapole japonaise accueille près de 100 millions d'habitants sur un littoral de près de 1 000 km de long.

En Europe également, les méga-régions s'affirment. Souvent transfrontalières, comme le Randstadt-Bruxelles (21 millions d'habitants sur 20 000 km²), les euro-régions se dotent de structures de gouvernance communes et développent des projets communs.

Dans ce contexte, le Bassin parisien, avec plus de 25 millions d'habitants, représente l'échelle pertinente. Sans son Bassin, la métropole parisienne ne se maintiendra pas longtemps dans le concert des villes-monde. Pour y parvenir, la métropole parisienne doit s'inscrire dans un système métropolitain interconnecté.

Tel est le parti du SDRIF de 2008, qui inscrit son parti d'aménagement dans cinq faisceaux convergents, traits d'union entre la région-capitale et les pôles majeurs de l'espace européen.

Cet espace présente un défi : sa surface très étendue (190 000 km²) où la forte densité francilienne contraste avec les densités faibles des autres territoires. Cependant, un demi-siècle d'aménagement du territoire a donné au Bassin parisien une réalité. Les infrastructures de transport, et notamment les lignes ferroviaires à grande vitesse, ont permis des temps de trajet que nos voisins européens nous envient et qui apportent une réponse à la question des distances. Les habitants l'ont compris : 5000 personnes habitent à Tours et travaillent à Paris, 3000 personnes font le trajet depuis Reims...

Dotées d'un cadre de vie amène et d'une identité historique forte, les villes du Bassin parisien offrent un profil de villes complètes, relativement rare pour leur taille si on les compare à leurs consœurs dans le monde. La politique des zones d'appui du Bassin parisien des années 1970 les a dotées d'un niveau d'équipement élevé. Leurs universités atteignent désormais des masses critiques ; la recherche s'est développée ; la main d'œuvre qualifiée est désormais présente.

Les villes se sont affirmées comme maillons organisateurs de leurs territoires. A une échelle plus large, les réseaux de villes témoignent désormais d'une solidarité et d'une capacité de gouvernance commune dans les grands territoires.

Les éléments sont donc présents pour construire le système métropolitain interconnecté du Bassin parisien, qui permettra à la métropole parisienne de tenir son rang parmi les villes-monde, et aux villes du Bassin de poursuivre leur développement et d'entraîner leurs territoires dans la mondialisation.

L'AVGBP doit réagir et agir

Au-delà de la nécessaire remise à plat du dossier du Grand Paris, dont la politique s'est construite sans tenir compte des avis répétés de l'AVGBP, le Bassin parisien a besoin d'une vision stratégique et d'un projet de développement.

L'ABVGBP se doit de réagir vigoureusement, d'une part en adoptant et défendant une position commune appelant à un rééquilibrage des investissements prévus au profit des villes et territoires du Bassin parisien, d'autre part en s'affirmant comme une force de proposition porteuse d'une vision d'avenir pour ce grand territoire.

A ce titre, les agences d'urbanisme constituent une ressource qui a fait ses preuves et sur laquelle l'AVGBP peut s'appuyer. Il serait judicieux de mandater une ou plusieurs d'entre elles pour assurer de manière régulière, une veille territoriale Bassin parisien et l'animation du réseau.

BIOGRAPHIE de l'Association des Villes du Grand Bassin Parisien

A l'origine, Association des Villes à une heure de Paris» créée à l'initiative du District de Reims, elle est devenue «Association des Villes du Grand Bassin parisien» en 1998, elle réunit les 18 principales villes de province situées dans la zone d'influence de la capitale, désireuses d'exploiter tout leur potentiel de développement en bonne intelligence avec la région parisienne mais aussi d'être associées aux réflexions pour l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF).

Pôle métropolitain, à la recherche d'une réalité . . .

AGENCE D'URBANISME, DE DEVELOPPEMENT ET DE PROSPECTIVE
DE LA REGION DE REIMS

Vers un réseau de coopération interterritoriale

L'harmonisation du développement du Grand Paris et de l'Île-de-France avec les villes situées à leurs franges est l'un des objectifs de l'Association des Villes du Grand Bassin Parisien. Dans cette perspective, le G10 représente l'échelle pertinente pour reconsidérer l'attractivité économique et résidentielle des villes et agglomérations de l'est du Bassin Parisien.

Le G10 constitue un réel espace métropolitain, il correspond notamment au bassin de vie des habitants, usagers, acteurs du développement économique des dix villes qui le composent.

Il inscrit sa dynamique de développement en étroite osmose avec celle du Bassin Parisien, de l'Île-de-France et de Paris capitale.

Qu'il s'agisse tout d'abord de l'emploi, de l'habitat, de la formation, de la santé, de la culture, des loisirs et du tourisme, toutes les observations démontrent l'étroitesse des relations que tissent ses territoires, traduite par les mobilités et flux qu'ils entretiennent, et montrant de façon éclatante que les concitoyens vivent ce grand territoire en faisant abstraction des limites administratives. Ainsi, l'aire d'attractivité et de rayonnement de l'Université de Reims Champagne Ardenne, comme celle du CHU, correspondent à s'y méprendre à l'espace G10 !

Les perspectives de développement de demain passeront inévitablement par des processus d'alliances et d'échanges amplifiés entre les villes tout en s'inscrivant dans des grands territoires économiques, sociaux et culturels. Au fil de leur histoire récente, les villes ont, pour la plupart, élargi leur zone d'influence, elles ont « *desserré* » leur activité vers des périphéries parfois éloignées, mais fonctionnent à des rythmes identiques.

Ainsi, qui aurait parié il y a dix ans que Marseille et Aix-en-Provence partageraient une vision commune de leur développement et se mettraient d'accord sur des complémentarités acceptées ? Et que dire du Sillon Lorrain qui voit s'unir Metz et Nancy pour accompagner un développement dynamique de l'économie du Luxembourg ?

Les contours d'un vaste projet de territoire

Cette entité urbaine et rurale, que constitue le G10, doit impérativement prendre de l'ampleur, s'organiser, se structurer, pour afficher, à terme, une visibilité susceptible de lui garantir une capacité à peser dans les dialogues, les arbitrages et les négociations avec l'ensemble des institutions, qu'elles soient du niveau Européen, de l'Etat, des collectivités territoriales, voire des entreprises publiques ou privées.

L'enjeu, vital, consiste donc à réunir l'ensemble des ingrédients politiques, économiques et sociaux pour hisser le G10 vers une métropole moyenne, d'échelle européenne. Sa taille lui permet de fabriquer des alliances internes et externes avec les grands territoires qui la bordent ; le Bassin Parisien et la région capitale, le Sillon Lorrain, le Luxembourg et le Grand Est, la Wallonie...

Le territoire, de près d'un million d'habitants dont plus de 600 000 se situent dans les agglomérations proprement dites, présente la taille critique qui peut permettre de transformer ce « *bassin de vie* » sinon une métropole, du moins en une Communauté de territoire d'un type nouveau, occupant pleinement son rôle dans le concert des ensembles urbains du Grand Bassin Parisien.

A travers ses particularités géographiques et de son maillage urbain, le G10 doit trouver sa voie vers un nouveau type de coopération inter-territoires, basé sur la mutualisation des connaissances et des compétences. Pour cela, il convient de prendre appui sur le bassin de vie et :

- de porter des projets capables de renforcer notamment les domaines de l'emploi (création d'une agence de développement commune), de la santé (création d'un pôle bio-santé) et de l'université (université virtuelle à l'échelle du G10),
- de mutualiser des éléments patrimoniaux communs (services, évènements, voire achats...).

Si cette formalisation de l'institutionnalisation exige bien évidemment l'adhésion de l'ensemble des collectivités concernées - c'est-à-dire les agglomérations initiatrices du G10 - on ne saurait cependant concevoir un tel projet structurant sans l'adhésion des acteurs socio-professionnels, des représentants de la société civile, de l'Universités (PRES-URCA/Picardie), des Chambres consulaires (des deux régions), des entreprises publiques/privées et grands services publics.

Les élus du G10 partagent cette vision commune du diagnostic, des situations respectives ainsi que de l'horizon vers lequel ils souhaitent tendre.

Relier la métropole discontinuée

Pour renforcer l'effet métropolitain au sein du G10, celui-ci doit se donner les moyens techniques et humains de défendre ses intérêts en matière de transports.

En effet, l'amélioration des transports entre les villes du G10 et à l'intérieur de la métropole est un facteur d'efficacité, de solidarité et d'attractivité.

A l'échelle du G10 la vitesse de déplacement devient déterminante. On peut mettre en rapport la faiblesse de la part du ferroviaire dans les déplacements avec le fait que presque partout la voiture reste plus rapide et moins chère. Il y a donc de gros progrès à réaliser dans l'offre de transports collectifs.

En ce sens l'objectif de la « *métropole discontinuée* » en matière de mobilité consiste à offrir, dans le cadre spécifique de sa géographie, un niveau de service de type métropolitain. Le G10 est en effet un espace parcouru par des mobilités de tous ordres (domicile-travail, domicile-études, domicile-consommation, domicile-loisirs, etc.), qui doivent être à la fois le plus fluide possible et le plus maîtrisé possible. Pour ce faire, le G10 peut construire une coopération sur les mobilités particulièrement utile pour ses habitants comme pour son rayonnement global.

BIOGRAPHIE du G10

Le G10 se compose, d'une part, des dix villes et agglomérations réparties dans trois départements limitrophes de l'Aisne (Château-Thierry, Laon, Soisson), des Ardennes (Charleville-Mézières, Reims et Sedan) et de la Marne (Châlons-en-Champagne, Epernay, Reims et Vitry-le-François) et, d'autre part, des territoires interstitiels ruraux qui se situent dans les deux régions de Picardie et de Champagne-Ardenne.

FORUM DE L'EXPERTISE
Ou comment mettre en action les
territoires ?



La reconquête de l'espace public : allier rencontres et intimité

JEAN HAËNTJENS

La ville est la bonne échelle pour s'attaquer efficacement aux problèmes de démocratie, d'économie, de solidarité et d'écologie, auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui. Il s'agit, notamment, de se demander comment, à l'occasion des mutations urbaines, il est possible de prendre en compte ces différentes dimensions pour proposer des projets innovants.

A chaque fois que l'Occident s'est trouvé en crise et qu'il a changé de mode de vie, de période historique, les solutions nouvelles ont été inventées dans des villes. Les villes sont donc, en quelque sorte, les PME de l'innovation sociale. La démocratie est beaucoup plus fine et développée dans les villes qu'elle ne l'est à l'échelle des Etats. La proximité entre les maires et leurs administrés leur permet d'inventer.

Avant de parler de l'espace public et de son rôle dans les stratégies des villes, il est nécessaire de revenir sur les fonctions élémentaires de la Cité. Depuis la nuit des temps, les hommes se regroupent dans des villes car ils y trouvent à la fois des fonctions logistiques (gares, ports et différents types de transports), économiques (commerces, emplois, etc.), résidentielles, politiques (les villes sont les lieux où se prennent les décisions), sociales (l'on y rencontre plus de personnes qu'à la campagne et avec une plus grande diversité), éducatives et culturelles. Les villes ont également une fonction symbolique. Elles sont souvent le principal objet d'identification de leurs habitants. L'espace public met en scène cette fonction symbolique qui est très importante.

Jusqu'à une période récente, toutes ces fonctions étaient regroupées dans un espace unique. C'est à partir des années 50 que les principales fonctions urbaines ont éclaté en des espaces monofonctionnels (supermarchés, cités administratives, campus, équipements culturels, centres historiques, parcs de loisirs, réserves écologiques, lotissements pour pauvres, lotissements pour classes moyennes, lotissements pour riches etc.). La ville a quasiment disparu, à tel point qu'un certain nombre d'urbanistes, durant les années 90, ont annoncé la fin des villes. Certaines se sont insurgées contre cette idée et ont décidé de « *recoudre* » les différentes fonctions urbaines, en mettant en avant l'argument de l'espace public.

Barcelone a servi d'exemple avec sa stratégie de reconquête qui a commencé par le front de mer. Copenhague a également lancé un modèle qu'ont ensuite copié beaucoup de villes françaises et européennes, en décidant de supprimer 5 000 places de parking et de créer de 10 000 places en terrasse. L'objectif n'était pas seulement

de créer des terrasses de café, mais également de restituer un espace aux citoyens. Bilbao est un autre exemple particulièrement intéressant, dont la réussite tient en partie à un équipement culturel qui a permis d'inverser l'image de la ville, mais aussi beaucoup à l'espace public remarquable qui environne cet équipement culturel.

Les villes françaises ne sont pas en reste. Particulièrement intéressés par l'exemple de Barcelone, les élus de Nantes, de Bordeaux et de Lyon ont aussi reconquis les rives de leurs fleuves respectifs. Le cas de Bordeaux est une réussite formidable, avec 6 km de voies pour automobiles qui ont été reconvertis en espace public. Cet espace public n'a pas été traité de façon purement esthétique et monofonctionnelle, mais en 8 séquences représentant chacune une fonction de la ville (jeux, nature, commerce, culture etc.).

La ville : lieu de représentation, de rencontre et de commerce

Voici plusieurs exemples qui privilégient plus ou moins une ou deux de ces fonctions.

Commençons par la représentation politique, qui était l'une des premières fonctions de la Cité, avec l'Agora. Il est important de rappeler qu'une ville est un lieu de représentation. Pour citer les philosophes grecs, « *une ville sans Agora est une ville sans avenir* ». Cela signifie que c'est une ville sans démocratie, où il n'est pas possible de débattre et qui ne peut donc pas regarder devant elle. Les villes des Flandres permettent de se rendre compte de ce que signifiait l'expression « *avoir pignon sur rue* ». La ville était un lieu de représentation et chaque hôtel était le siège d'une corporation qui détenait une partie du pouvoir politique.

La place est ainsi utilisée pour instaurer une relation directe entre le pouvoir et les citoyens. La place a aussi pour fonction d'être un lieu de la contestation. Ainsi, la Puerta del Sol à Madrid est devenue, au moment de la révolte des Indignés, un lieu de communication directe entre les citoyens et les responsables politiques. Rappelons que, dans le cadre du printemps arabe, les places ont également joué un rôle très important.

La deuxième fonction importante de la ville est le commerce. Dans une ville moyenne, 20 % seulement du chiffre d'affaires est généralement réalisé par les commerces de centre-ville. Comment réintroduire des activités commerciales dans la ville sans la défigurer ? L'une des solutions consiste à privilégier les marchés temporaires, ce qui évite de privatiser définitivement l'espace. Le soir, les stands sont démenagés et d'autres activités peuvent prendre place au même endroit.

La troisième fonction de la ville est d'être un lieu de rencontre sociale. A Melbourne, on trouve des espaces où les gens n'ont pas d'objectif précis. Ils sont là pour se rencontrer. On retrouve la même chose à Prague.

L'espace public : lieu de mobilité, de culture, de nature et... d'intimité

L'espace public a aussi pour fonction d'être un lieu de mobilité, de circulation. Le fait d'y circuler ou bien de s'y arrêter peut donc causer parfois des conflits. Le problème du piéton est de pouvoir s'arrêter de temps en temps, de marquer des pauses. La marche est le seul mode de transport qui soit multifonctionnel. Aller à son travail correspond à une fonction. La rencontre d'un ami sur la route fait dériver la fonction professionnelle vers une fonction sociale. L'arrêt devant une vitrine engendre une fonction commerciale. Passer devant une galerie d'art peut déclencher une fonction culturelle. Le même parcours devient donc multifonctionnel. Le parcours en voiture, comme avec tous les autres modes de transport, est monofonctionnel. La marche intéresse donc particulièrement les urbanistes, ainsi que les compagnies de transport, pas seulement pour économiser l'énergie, mais parce qu'il s'agit d'un moyen de transport plus convivial et plus fédérateur que d'autres. Bordeaux est une ville assez extraordinaire pour cela puisque, sur les quais, les gens ne font pas que se promener. Certain y font du vélo ou bien du skate, dans le but d'aller d'un point A à un point B. Les modes de transport ludiques sont devenus des modes de déplacement.

L'espace public a également une fonction culturelle. A Aveiro, au Portugal, chacune des places de la ville, dont le carrelage lui-même est déjà une œuvre d'art, met en scène des objets culturels. La culture peut aussi servir à raconter l'histoire de la ville. C'est intéressant, car tout projet urbain, toute stratégie, a besoin d'un récit. C'est ce qui fait aussi l'identité de la ville.

Une autre fonction de l'espace public consiste à réintroduire la nature dans les villes. Ce registre est très utilisé dans les villes américaines. Beaucoup de places y sont végétalisées, alors que la tendance en France est plutôt à la place minérale.

L'espace public n'est pas forcément imposant. Il peut être très intime. L'espace intime de cet espace public est créé avec presque rien : 3 bancs et un bout de pelouse. Permettez-moi ici un clin d'œil à Georges Brassens : c'est souvent sur un banc public qu'une vie privée peut commencer ! L'espace public, c'est aussi l'espace des rencontres à deux.

Il faut que les Rémois aient l'envie de s'approprier les nombreux espaces publics de Reims. Aujourd'hui, ces espaces sont encore souvent réservés à l'automobile, mais leurs usages peuvent prendre différentes formes selon les souhaits des citoyens.

BIOGRAPHIE de Jean Haëntjens

*Il est économiste et urbaniste. Il travaille comme consultant au sein du bureau d'études Urvatopie, qui est spécialisé dans les stratégies urbaines. Jean Haëntjens a dirigé un certain nombre de projets urbains et intervient auprès de collectivités, d'universités et de ministères. Il est également l'auteur de l'ouvrage intitulé *Le pouvoir des villes*. Son dernier livre porte un titre alléchant : *La ville frugale*.*

Les espaces publics ou les « lieux de plaisir »

PHILIPPE PANERAI

Assiste-t-on à un renouveau de l'espace public ?

La mise en avant du rôle des espaces publics date en fait du début des années 1980. L'architecte catalan Oriol Bohigas a lancé le premier l'idée d'une requalification des places de ville qui pourrait se faire pour l'usage et au bénéfice des habitants-piétons. Poussé par sa volonté de démonstration, il a mené son projet à marche forcée puisqu'il n'a fallu que deux ans à Barcelone pour le réaliser, en commençant par le centre ancien très dense. Ce travail d'aération a permis d'exposer à la vue des monuments qui étaient auparavant invisibles. Sous cette influence, la place publique est devenue une espèce de salon collectif. Bohigas a montré aussi qu'on pouvait utiliser et mettre en valeur des espaces non construits. Repris et adapté par un grand nombre de villes, ce principe de reconquête est depuis monnaie courante mais il était assez innovant à cette époque où l'espace public était encombré par la circulation automobile sans que cela soit remis en question.

La reconquête passe-t-elle forcément par l'effacement de la voiture ?

On ne gagne pas à être radical, il faut entraîner les choses petit à petit. L'espace public peut être, à l'occasion, débarrassé des voitures. Mais on peut simplement minimiser la place de la voiture et accroître celle du piéton. Dans quel but ? Le plaisir de la ville. Sur la place Saint-Maurice à Reims, j'ai proposé de donner de la politesse et de la cérémonie à l'entrée de l'ancien collège des Jésuites en supprimant non pas la totalité mais une partie du parking actuel et en gardant le reste en parvis. Si on veut remettre en valeur sa fontaine et son caractère archi bourgeois, on n'est pas non plus obligé de supprimer tout le stationnement de la place Godinot. Je ne suis pas partisan d'une piétonisation exclusive qui, de surcroît, ne serait pas facile à gérer jour et nuit.

Peut-on tirer un principe universel ?

Cette réflexion passe par des ambiances diverses, propres à chaque ville. On ne travaille pas l'espace public de la même manière à Barcelone, à Brasilia, à Londres, à Tachkan, à Grenoble... Toutes les expériences montrent qu'on peut s'y rassembler, s'isoler, partager un moment d'intimité, disputer une partie d'échecs, faire d'une statue un endroit pour jouer, s'amuser à des jeux d'eau, etc. L'espace public est d'ailleurs très important pour les enfants en termes de dépaysement, de découverte.

Faut-il faire une distinction entre les espaces publics de proximité et les espaces monumentaux ?

Les espaces de proximité doivent profiter aux gens qui habitent autour mais ne peuvent pas être pensés que pour eux. Certains espaces publics de plus grande échelle, très représentatifs de la ville, tels que le parvis de la cathédrale de Reims ou le miroir d'eau des quais de Bordeaux imaginé par Michel Corajoud, se mettent en scène dans l'espace urbain, jouent un rôle dans l'imaginaire, attirent les habitants des autres quartiers, même s'ils conservent un rôle de proximité pour la population du quartier.

Vous associez à la reconquête la requalification et la réaffectation de l'espace public.

La requalification de l'espace public a un effet secondaire très positif : elle incite les propriétaires, les autres investisseurs à requalifier leurs bâtiments. Elle est un moteur essentiel de l'initiative privée, un dynamiseur de la vie commerciale. Pour ce qui est de réaffecter un espace public, on en voit un exemple très convaincant à Saint-Nazaire avec l'ancienne base navale qui tournait le dos à la ville et qui est aujourd'hui ouverte sur elle par un jeu de perspectives et la mise à disposition de ses espaces vides pour les foires, les semaines commerciales.

Que retrouve-t-on de tout cela dans vos propositions pour Reims 2020 ?

Nos trois équipes ont vu l'opportunité d'une requalification de l'espace du canal, un lieu beau et riche de possibilités, dont manifestement la ville profite peu. Dans le projet « *de place en place* » que j'ai conçu avec mon équipe et qui organise une sorte de parcours urbain, l'ambition est d'amplifier l'impression de centre-ville et de venir affirmer ce centre-ville de Saint-Remi jusqu'au canal. Elle est aussi de ponctuer l'ensemble du territoire par des lieux publics disponibles à proximité de chaque habitant, des petits centres de proximité et des lieux marquants, des points de cristallisation. Comme à Barcelone en 1981-82, je pense qu'on peut aller assez vite à Reims dans la requalification des places publiques. Le but n'est pas de faire du décor mais une base pour rendre la vie urbaine plus agréable, pour mettre en valeur la personnalité de la ville.

BIOGRAPHIE de Philippe Panerai

Polytechnicien, il a grandi dans l'univers de la rationalité, du progrès technique et de la préfabrication lourde sous la houlette paternelle. Con de changer de voie, il intègre l'Ecole des Beaux-Arts dans l'atelier de Louis ARRETCHÉ. Inventeur de l'ilot (« de l'ilot à la barre »), il en a souligné l'importance.

Grand Prix de l'urbanisme en 1999 partagé avec Nathan Starkman. Il est l'un des trois architectes-urbanistes qui ont accompagné la démarche de projet Reims 2020 et impliqué dans la stratégie rémoise de requalification des places publiques.

Comment concilier espaces publics et temps de vie ?

COLLECTIF ETC

Vous êtes tous jeunes diplômés, dans des spécialités différentes. Qu'est-ce qui vous réunit ?

Une conviction : par notre participation passive, active ou créative, nous sommes tous capables de changer notre environnement. Quel que soit le sujet, nous impliquons la population, nous lui donnons des outils pour qu'elle prenne conscience de son environnement et se pose des questions. La base de notre collectif c'est : on discute ensemble de l'avenir du quartier, de la ville, du village. Le projet doit être un outil pour arriver à parler de la construction de la ville. Le but est de brasser un maximum de gens, de créer un lien de convivialité pour échanger et d'élargir les coopérations sur d'autres compétences. Produire de l'éphémère permet de tester les usages pour éventuellement établir un cahier des charges au service des architectes. Dans tous les projets, nous essayons de faire passer des messages.

Y a-t-il eu un acte fondateur ?

Le premier projet, nous l'avons mené à Strasbourg en négociant avec notre école, l'INSA, la possibilité de transformer temporairement en parvis ce qui lui servait de parking. Réinterroger le site, laisser les étudiants concevoir et réaliser, c'était la démarche. Il y a eu une collecte d'idées, suivie d'un workshop qui a permis de fabriquer avec des palettes des éléments modulables qui ont été installés sur l'esplanade. Vidé de ses voitures, l'espace a totalement changé de destination : il a accueilli une éolienne, une table de ping-pong, des cages de foot, a servi de training pour des maîtres-chiens, de parcours urbain, etc. Différentes configurations ont été testées. C'était prévu sur une semaine, le projet a finalement duré un an et l'espace n'a jamais retrouvé sa fonction initiale de parking.

Avez-vous été pris au sérieux ?

Après Strasbourg, nous avons gagné un appel à projets de l'Epaze à Saint-Etienne pour occuper une friche en entrée de ville en attendant la construction d'un immeuble de logements. Notre projet consistait à y recréer une place publique. Pour le réaliser en un mois, nous avons organisé un chantier avec les habitants, les centres sociaux, le conseil de quartier, les artistes, etc. Il y avait deux grands principes : des ateliers menuiserie, illustration, jardinage, etc. étaient ouverts la journée à qui voulait, et chaque soir on avait un événement différent et un repas collectif. On a fait un espace public qui fonctionne, le projet a mobilisé les gens pendant un mois

mais, sans accompagnement, l'expérience s'est éteinte. C'est la limite de l'exercice. Nous en avons tiré les leçons : au lieu d'arriver avec un projet tout fait, nous essayons maintenant de faire de la co-conception de projet pour qu'il s'inscrive dans le long terme.

Comment l'avez-vous traduit concrètement?

A Busseol, un village de 180 habitants, il fallait inventer une nouvelle vie pour d'anciens lieux partagés (le lavoir, le four à pain, l'église, une cabine téléphonique) et, derrière ça, recréer de la convivialité, du lien social. La première étape a été d'entrer en contact avec les habitants pour les faire parler de leur village, de son histoire, récupérer des anecdotes et des matériaux. Nous les avons invités à prendre un pot au four à pain pour leur montrer qu'imaginer de nouveaux usages pour des lieux comme ceux-là était possible. Des idées nouvelles sont sorties de ces discussions. Toute une scénographie a été bâtie autour. Le lavoir est devenu piscine, le téléphone bibliothèque... Pour en garder la trace, des bandes-annonces de films ont été tournées sur place et projetées devant la moitié de la population à l'église-cinéma le dernier jour. Ce que nous leur avons proposé, c'est un changement d'imaginaire. Après, le film, la suite de l'histoire, c'est à eux de l'écrire.

Votre démarche se construit au fur et à mesure des expériences, semble-t-il. Où en êtes-vous aujourd'hui ?

12 membres du collectif sont partis de Strasbourg à vélo en septembre 2011 pour réaliser un grand «*Détour de France*» qui s'est achevé à Bruxelles en août 2012. Il y avait deux principaux objectifs : rencontrer tous les acteurs et faire un état des lieux des pratiques actuelles de la fabrique citoyenne de la ville, et développer avec des associations des opérations «*coup de poing*» à chaque étape, sur des formes, des problématiques, des temporalités différentes, selon le fonctionnement de la ville. Nous faisons des allers-retours entre la grande échelle et la micro-échelle. C'est de la recherche-action. On cherche en testant de manière à construire une pensée globale pour faire la ville, à trouver des solutions pour que les villes puissent changer à la même vitesse que la société. S'il y a un principe dont nous sommes sûrs, c'est qu'il faut faire ensemble pour réussir. En réalité, nous sommes plus intéressés par le processus, le travail d'échanges, que par l'objet réalisé, le résultat.

BIOGRAPHIE du Collectif Etc

Né à Strasbourg en septembre 2009, le Collectif Etc a pour volonté de rassembler des énergies autour d'une dynamique commune de questionnement de l'espace urbain. Par le biais de différents médiums et de différentes compétences, le Collectif se veut être un support à l'expérimentation. Une vingtaine de jeunes architectes, urbanistes, paysagistes, graphistes se retrouvent au sein du collectif Etc. qui intervient depuis 2010 avec une furieuse envie d'expérimenter dans l'espace public de nouvelles pratiques urbaines.

La marche : facteur de découverte de la ville

SONIA LAVADINHO

Un constat : malgré les nouvelles infrastructures de transport, « *le budget temps est resté globalement stable au XXI^e siècle. Le temps que nous gagnons dans les transports modernes, nous le réinvestissons pour aller plus loin plus vite.* » Dans ce contexte, quelle place la marche - qui est le plus vieux mode de déplacement du monde – peut-elle occuper ? « *On l'a longtemps qualifiée de mode doux. Je préfère parler de mode actif car il est propulsé par notre propre corps, notre propre énergie. C'est le mode le plus autonome de tous car un marcheur n'a pas à supporter des contraintes de stationnement. C'est lui qui nous rend le mieux maître de nos accélérations : on peut doubler sa vitesse en courant. Nous avons aussi la possibilité de prendre des chemins de traverse, comme à Londres où il est intéressant de couper à travers les parcs pour gagner du temps.* » Se pose tout de même la question des arrêts aux feux de circulation, conçus pour les flux automobiles, dont les cycles mériteraient d'être mieux adaptés aux piétons et aux cyclistes. « *Dans un grand nombre de villes, on perd 30 à 50 % de son temps de déplacement à attendre de pouvoir traverser au feu.* »

Pour développer l'urbanité

La ville était jusqu'ici organisée en « *zones marchables formant des îlots au milieu des flots de motorisation* ». Mais la grande vitesse est-elle adaptée à la ville ? Le paradigme est en train de changer. On l'a vu à Séoul avec la mutation de la Cheonggyecheon : le maire a tenu sa promesse de désactiver l'autoroute avec des mouvements de compensation, en particulier en mettant en place un bus à haut niveau de service. Cela a permis de libérer un espace public immense. Les habitants ont adhéré avec enthousiasme et reconnaissent aujourd'hui que l'opération n'a pas seulement transformé leur ville mais amélioré leur qualité de vie globale. Séoul a préfiguré une tendance actuellement à l'œuvre, notamment aux USA, qui consiste à réduire la vitesse de circulation pour pouvoir en contrepartie développer l'urbanité. « *Avant tout, rappelle Sonia Lavadinho, le but d'une ville est la rencontre. La ville est le lieu du frottement.* »

Pour créer une valeur économique ajoutée

Que ce soit pour raisons personnelles ou professionnelles, on déménage plus souvent dans notre vie. Par conséquent, nous connaissons de plus en plus de territoires mais pas de façon précise. La seule façon de bien les connaître, c'est de les arpenter à pied. Moyen aussi d'avoir une autre vision de la ville. « *La marche est le facteur multiplicateur des possibilités de découvrir la ville.* » La chercheuse observe par ailleurs le lien entre d'une part la

connectivité des rues et leur accessibilité pédestre et d'autre part leur valeur économique ajoutée. Et de citer en exemple Oxford Street : *« la rue la plus marchable de Londres est aussi la plus marchande. »* Pour autant, elle n'est pas favorable à l'aménagement de zones piétonnes absolues : *« je suis contre la ségrégation absolue des modes car cela revient à dire non à la ville multimodale, à l'exigence de diversité des transports. Je préfère la solution de liberté qui favorise la rencontre. Le défi des villes est d'être accueillantes à tous les modes, de parvenir à une cohabitation élégante. Mais si l'on considère que le meilleur outil de mobilité est celui qui permet de sociabiliser, de rencontrer, la marche est celui qu'on a inventé de mieux dans le genre. Il reste toutefois beaucoup à faire pour que la rue soit plus confortable aux piétons, surtout dans une perspective annoncée de vieillissement de la population »*

Biographie de Sonia Lavadinho

Géographe de formation, avec un solide bagage en sociologie et anthropologie. Photographe dans une vie antérieure, Sonia Lavadinho a développé un sens de l'observation de la ville par les chemins de traverse qui l'a amenée à s'intéresser à la marche urbaine, dont elle est aujourd'hui une spécialiste reconnue, attachée à l'école Polytechnique de Lausanne. Elle développe des axes de recherches innovants liés à l'essor de la mobilité et ses implications sur les transformations du fait urbain.

Reims entre tramway et axe historique: une centralité métropolitaine

JACQUES BEAUCHARD

A partir du pont sur le canal et face au tramway qui arrive du centre-ville, nous pouvons observer une vision de l'historicité rémoise, souvent photographié par Olivier Rigaud. Par-dessus l'immeuble qui borde la place de Stalingrad et ses totems noirs, se dressent les tours de la cathédrale tandis que le regard plonge dans la faille de la ville qui n'est autre que le Décumanus. La ville romaine en creux est là, toujours présente : la rue de Vesle se coule dans la voie antique et suivant les jours et les heures, s'y pressent les chalands. La ville des sacres, de la mémoire (Stalingrad), des succursales multiples (rue de Vesle) et de la modernité (tramway) superposent ses images. Saisir cette mise en scène suppose la lenteur du passage. Seul le piéton peut être imprégné par la représentation, comme enveloppé par elle. Instinctivement les images s'assemblent dans son esprit : une identification urbaine se déclenche, par répétition elle prescrit une appartenance. L'espace public ouvre sur l'histoire du sujet et celle de la cité.

Dans l'immédiat le tramway, qui a détourné le flux automobile et ralenti la ville, fait communiquer des espaces jusqu'alors étrangers les uns aux autres. Au pas du piéton, il met les époques et les sites en correspondance. Il régule la ville, la met à son rythme tout en sollicitant davantage d'échanges. Avec lui, la ville modifie le champ de vision, elle se met en perspective d'une autre façon comme s'il s'agissait d'une constitution nouvelle. Elle se remembre et se mélange physiquement davantage. D'ailleurs, ici comme ailleurs, il s'en suit une nouvelle mixité sociale qu'il importe de penser. Sur son parcours les lieux publics se recomposent. Par exemple, la reconstruction du cours Langlet avait pris la suite d'un vieux quartier totalement détruit pendant la Grande Guerre et arasé en 1919 ; bourgeoisement recentré sur de beaux immeubles et sur lui-même il s'était immobilisé. Le site du tramway l'ouvre aujourd'hui sur la cathédrale et le reconstitue comme passage. Une ville en devenir se façonne au quotidien. Ainsi, après le pont du canal en direction de Tinquieux, de part et d'autre du Tram, l'espace-projet de « *la Comédie* » va proposer une nouvelle centralité tandis que la rue de Vesle devrait s'affirmer comme le site de l'axialité rémoise toujours en cours d'émergence.

Une urbanité piétonne

La ville se régénère en réduisant son trafic intérieur. C'est là un nouveau rapport à elle-même : une urbanité piétonne se façonne peu à peu à travers l'adoption de nouvelles conduites ; ce qui suppose l'acquisition d'un comportement qui fait de la lenteur un plaisir d'être en ville voire un plaisir de vivre. Mais en cette période de transition il n'est pas rare que les gens râlent contre le tramway qui leur dispute leur liberté de mouvement. Car c'est là un changement des habitudes qui mérite d'être valorisé sans attendre que le prix de l'essence soit dissuasif. C'est dans cette perspective que l'ancienne A4 doit peu à peu faire place à des lieux publics. Aux abords de l'ex A4 entre canal et Vesle, tandis que le trafic est ralenti et peu à peu dévié, un boulevard urbain va prendre forme : aux pas des promeneurs, parcs, jardins, stade, paysages et mobiliers urbains vont tour à tour décliner l'espace public rémois.

Il nous importe de découvrir comment ces lieux renvoient les uns aux autres et contribuent à la mise en œuvre d'une régularité et d'une valorisation communes, expression d'une civilité rémoise en cours d'affirmation. Une nouvelle façon d'être en ville qu'il faut percevoir au-delà des désagréments. Suivant une alternance entre le jour et la nuit mais aussi au regard des manifestations, fêtes, stade, marchés tels ceux du Boulingrin : de site en événement une somme d'identifications propose une identité que notre enquête à venir fera valoir et qui compensent, et de loin, les contraintes évoquées.

L'intérêt du tramway se joue aussi suivant une recomposition des rapports individuels et collectifs. Le site urbain le plus modeste organise la rencontre du lieu privé et du public : ce qui donne forme à l'un au milieu du multiple : chacun s'assemble à d'autres. Il s'agit d'une double combinaison. La diversité est à l'œuvre dans les flux mais elle l'est aussi du côté des gens du lieu qui affirment leur individualité, tandis que de lieu en lieu l'espace public intègre et en quelque sorte homogénéise l'hétérogénéité. On peut parler ici de constitution de l'urbanité comme œuvre latente des lieux publics.

Il faut un peu de temps pour que la mise en scène mette en évidence une présence. Ou du moins le sentiment ressenti d'être là situé au cœur du temps et de l'espace. La perception subjective de la présence au monde renvoie à une identification qui fait exister le sujet. Or, dès que le transit l'emporte la présence quitte le lieu et s'efface ; elle s'abîme dans le trafic. On ne voit plus que le défilé des façades et de leur alignement ou bien encore le regard se disperse dans le paysage, loin du lieu, suivant une vision nomade toujours en quête de ce qui se cache de l'autre côté de l'horizon. En fait le lieu public s'inscrit dans un temps court et « *lent* » qui ouvre sur l'histoire d'une présence. Il importe d'en retrouver le désir.

Eloge de la lenteur

Dans ses « *Villes invisibles* » Italo Calvino se référait implicitement à Venise. Elle était pour lui la ville des villes, tant celle-ci imposait une maîtrise supérieure de l'art urbain. A travers ses canaux, la Sérénissime ne fait-elle pas de la mer son espace public ? Bâtie sur pilotis, elle se construit de lieu en lieu, qui pour chacun devait illustrer sa munificence suivant le plus souvent une église ou un palais dont la proximité obligeait le voisinage.

Une identité se déclinait dans l'art de se montrer, d'enjamber un canal, tout en jouant avec la perspective ou le parvis des monuments. D'où une initiation sans cesse recommencée qui ordonne des circulations lentes en particulier piétonnes. C'est pourquoi au bord des rivières et des fleuves, sous les arches des ponts et le long des quais, d'hôtels en maisons bourgeoises, Calvino ne cesse pas de retrouver la présence de Venise qui lui permet d'identifier les caractères urbains du lieu. C'était en fait sa propre présence que cette ville avait cristallisée. Et c'est cette projection de soi parmi les autres que stimule la composition imaginaire et affective du lieu public, du moins quand celle-ci s'enclenche, encore faut-il la rechercher, ne plus être trop pressé.

Ainsi le lieu public correspond-il à plusieurs sortes de coordonnées. Lorsqu'il se constitue, sa structure se dessine suivant le profil d'un creux urbain. « *La coupe prime sur la façade* ». Là se joue le passage de l'intérieur sur l'extérieur. Mais simultanément la scène publique du site est aussi mise en perspective : rencontre du ciel et insertion dans la présence multiple des autres, participation au mouvement de la ville. On l'a vu, dans le temps et dans l'espace un croisement du regard assemble les représentations et les superpose. Le lieu public est un lieu géométrique : chacun de ses points est un centre pour celui qui s'y trouve. Lorsque cette identification ne se produit plus, ou lorsque des zones telles par exemple des parkings viennent la bloquer ou lorsque la cohue automobile l'emporte, le lieu public se défait. Ainsi nombre de places nommées comme telles, ne sont plus que des ronds-points ou des carrefours et perdent leur qualité de lieux publics. Pour partie fonctionnel le site commun décline un caractère symbolique. Il s'agit toujours d'un assemblage qui renvoie à la personnalité du quartier, à son histoire, mais aussi à celles de la ville et du pays. L'histoire longue dont parlait Braudel rencontre ici une temporalité événementielle.

Une mémoire sensible et « piétonne »

Une mémoire se fabrique là où se superposent les grandes périodes de l'histoire. L'espace public en porte trace, à preuve l'archéologie mais surtout l'architecture du vide qui garde en elle, ici et là, les grandes formes du passé. Par exemple Reims se souvient de Durocortorum en conservant le tracé de ses axes principaux et plusieurs rues qui leur étaient parallèles. Sur le tracé nord/sud tardivement désigné comme le *Cardo maximus*, de la Porte Mars à la place St Nicaise au chevet de la basilique St Rémi, en passant par la place de l'hôtel de ville, le Forum et la place Royale, de lieu en lieu, un axe historique s'est constitué, qui reste à mettre en scène comme parcours piéton et redécouverte d'une urbanité.

Pourquoi ne pas l'imaginer tout d'abord comme une promenade nocturne ? Ce qui contribuerait à l'attractivité de la ville et lui donnerait une originalité qui à sa manière reproduirait l'audiovisuel du huitième centenaire de la Cathédrale. Encore faut-il restaurer la puissance de chaque lieu au cœur de chaque site afin d'affirmer la mémoire singulière de cette architecture du vide : ce qui revient à réinventer les places. Entre les Halles du Boulingrin qui viennent d'être restaurées, le futur musée de Reims qui va se construire et la Porte romaine, une place devrait être dessinée, qui figurerait l'entrée nord de l'axe historique. Elle aurait pour objet d'établir un croisement entre l'époque romaine, la mémoire de la ville et sa modernité. Tandis que, en droite ligne, devant l'hôtel de ville un parvis viendrait prolonger l'emmarchement en surélevant le regard tout en écartant le rideau des voitures collées sur la façade. De ce perron la perspective aboutirait sur la façade de l'ancien Hôtel

des Fermes (XVIII^e siècle), aujourd'hui sous-préfecture, on sait que celle-ci est surmontée par le chevet de la cathédrale et fait face à la statue de Louis XV au centre de la place Royale : lieu où le Cardo croisait le Décumanus, qui demeure l'axe est-ouest de la ville.

A l'époque médiévale, le Chapitre avait étendu son emprise sur ce quartier alors dit du Credo, au point qu'il n'y avait plus que des venelles qui serpentaient entre les logis et les bâtiments collés les uns aux autres. A l'époque le plan de destruction sera attaqué par l'archevêque qui sera débouté par le Conseil d'Etat et la place sera construite ouvrant le croisement des deux axes de la ville. Aujourd'hui en régulant le trafic automobile c'est une identification sensible de l'histoire qu'il s'agit de promouvoir à partir de l'aménagement des lieux publics. Ainsi toujours dans l'alignement de l'ancien Cardo et à quelques pas de la place Royale, la place des Martyrs de la Résistance et la place Carnégie, correspondent toutes deux à des ronds-points qui occultent des lieux remarquables. Le long du cours Anatole France qui les relie, ne faudrait-il pas faire place à une promenade-jardin qui longerait le chevet de la cathédrale, le Palais du Tau, et la façade de la bibliothèque Carnégie, chef d'œuvre de l'Art Déco et témoin de la reconstruction de la ville détruite en 14/18 ? Actuellement des grilles interdisent toute approche, aucun cheminement n'est aménagé, seuls s'imposent la circulation automobile et quelques parkings.

Suivant le même axe, suit la rue de l'Université, qui rappelle l'époque théologique et se prolonge, à partir de l'antique porte Bazée, par la rue du Barbâtre qui atteint la place St Nicaise en rond-point au chevet de la Basilique St Rémi. Mais malgré ces témoignages qui l'actualisent ici et là, l'axe historique demeure hors champ. Le patrimoine de la ville s'en trouve affaibli. La promotion d'une itinérance publique de la place du Musée/Porte Mars/Boulingrin jusqu'à la place Carnégie aurait pour enjeu une promenade piétonne qui de place en trottoir induirait une redécouverte de la ville et de son espace public central aujourd'hui tenu à l'écart.

Un grand basculement s'était produit dès la fin de l'empire romain dont l'Eglise prit la suite. Durocortorum avait disparu au profit de Reims, la ville des Rèmes. La ville de droit romain fit place aux églises qui désormais grandirent en son sein, son espace public devint un espace communautaire. Les rues se rétrécirent, les riverains se les approprièrent en partie. A Reims le marché s'établit sur l'ancien forum : l'antique espace public romain avait disparu.

Avec l'invention de la perspective la Renaissance redonna toute sa valeur à l'architecture du vide, en Italie tout d'abord puis en France, on vit se redessiner la place publique. Cet élan se prolongea au XVII^e et particulièrement au XVIII^e. A la marge de la ville ancienne, ou encore en éentrant les vieux quartiers, on fit réapparaître la ville en creux ouverte, lieux glorieux de l'espace public.

Face à la Garonne entre 1729 et 1755 Jacques Gabriel dessine et fait construire une place Royale qui sera réinterprétée à Paris par son fils suivant deux palais-hôtel face à la Seine (aujourd'hui place de la Concorde). Dans les deux cas, comme pour toutes les places Royales, telle celle de Reims, qui apparaissent au milieu de ce siècle, l'architecture ordonne un vide central qui est celui de l'Etat et du peuple sous la protection du souverain. A

partir de ces hauts lieux, l'espace public reprend son essor. Aujourd'hui débarrassé de l'appropriation automobile la reconquête et la réhabilitation des lieux publics a pour objet la refondation de l'espace public. C'est là, de lieu en lieu, que se fabrique non plus un lieu communautaire mais le lien civil sans lequel la ville se défait.

Une centralité en cours de réinvention

Dans cette perspective il faut intégrer le traitement public des nouvelles portes de Reims si bien placée au carrefour des autoroutes comme jadis Durocortorum au carrefour des voies romaines. Mais aussi dorénavant au cœur de la Région avec la gare Champagne-Ardenne à ¾ d'heure de CDG-Roissy. Ici la métropole rémoise cherche à se rassembler autour du « *hub* » ferroviaire de la Région. C'est au cœur d'un nouvel espace de mobilité que Reims à travers ses portes et son espace public se constitue comme métropole.

BIOGRAPHIE de Jacques BEAUCHARD

Professeur imminent de sociologie et d'anthropologie à l'Université Paris XII, il est surtout connu pour ses recherches et publications dans le domaine de l'aménagement du territoire tant du point de vue architectural et urbanistique que du point de vue dynamique c'est-à-dire politique. Il a enseigné à Beyrouth et a récemment publié « Liban mon amour » et « Beyrouth, la ville, la mort ».

Une métropole à grande vitesse : quels effets ?

AGENCE D'URBANISME, DE DEVELOPPEMENT ET DE PROSPECTIVE
DE LA REGION DE REIMS

En circulation depuis juin 2007 à Reims et dans la région Champagne-Ardenne, le TGV Est marque indubitablement une étape majeure dans l'amélioration de la chaîne des déplacements. Quels impacts socio-économiques, cette accessibilité accrue a-t-elle eus sur le territoire ?

Une analyse prospective commandée par le Conseil Régional de Champagne-Ardenne auprès de l'U.F.R des Sciences Economiques, Sociales et de Gestion de l'Université de Reims Champagne-Ardenne révélait en 2006 que : « *les effets structurants du TGV n'existent pas. Une infrastructure ne peut avoir un effet que si le tissu socio-économique est capable de l'intégrer, de le valoriser et de corriger les effets négatifs susceptibles d'apparaître. Ainsi les effets de la LGV ne se manifestent qu'en présence de potentialités locales* ». Avec un recul statistique encore insuffisant pour tirer des conclusions définitives, la première observation publiée en mai 2012 par l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims qui en a mesuré la réalité en se basant sur quelques indicateurs et plus particulièrement sur la perception des acteurs.

Une attractivité résidentielle modérée

« *Reims cité dortoir* » : voilà l'une des craintes suscitées par la mise en service de la LGV Est-européenne. Nombreux en étaient venus à penser que l'agglomération rémoise constituerait, par son cadre de vie et son accessibilité renforcée, l'un des choix résidentiels privilégiés des Franciliens, notamment pour ceux ayant des difficultés à se loger et à se déplacer dans Paris. Or, si l'on note des mouvements de la population francilienne vers Reims et sa région, ils sont loin d'être massifs. Selon les professionnels du territoire, ceux qui ont pris la décision de déménager à Reims l'ont principalement fait en raison d'attaches familiales ou personnelles. En réalité, les migrations apparaissent plus nombreuses dans le sens Reims-Paris.

Les flux résidentiels observés depuis les autres villes desservies par la ligne TGV sont relativement faibles : peu de Lillois, Nancéens, Messins ou encore Strasbourgeois sont venus s'installer à Reims depuis la mise en service du TGV Est.

Une attractivité professionnelle inversée

Les migrations professionnelles entre Reims et Paris ne datent pas de 2007. C'est un phénomène rythmant la vie de quelques Rémois depuis fort longtemps. Cependant le TGV est manifestement à l'origine d'une augmentation significative des navetteurs entre Reims et Paris, accréditant l'hypothèse que la nouvelle infrastructure a permis aux actifs rémois de saisir de nouvelles opportunités professionnelles à Paris. Ce phénomène concerne en grande majorité des hommes, âgés de moins de 40 ans, salariés, occupant des fonctions de cadre et professions intellectuelles supérieures et utilisant pour leurs déplacements. Moins nombreux sont les Franciliens à faire le trajet vers Reims, cependant leur proportion est supérieure aux flux journaliers enregistrés dans d'autres unités urbaines reliées à Paris par le TGV, comme Tours ou Amiens.

Une attractivité scolaire à double sens

Au même titre que les migrations professionnelles, les mobilités scolaires ne peuvent qu'avoir été impactées par la réduction des temps de trajets entre les différentes villes desservies par le TGV Est Européen, ce en dépit d'un tarif d'abonnement entre Reims et Paris qui n'est pas toujours à la portée des étudiants. 2 % des étudiants rémois partent étudier à Paris, très majoritairement des jeunes femmes poursuivant un 2ème ou un 3ème cycle universitaire. A l'inverse, les étudiants en provenance de Paris représentent 3,3 % des effectifs dans l'enseignement supérieur de la région. L'impact du TGV semble ici à double détente : il a manifestement permis d'attirer sur le territoire des écoles de renom, qui elles-mêmes attirent à Reims des étudiants parisiens, mais aussi des professeurs et des vacataires qui profitent de cette nouvelle proximité pour répondre aux offres de postes à Reims.

Un impact réel sur le tourisme

Les professionnels du tourisme notent la venue d'une nouvelle clientèle depuis le TGV, notamment japonaise, qui fait un saut à Reims depuis Paris. Ils constatent également que l'amélioration de l'offre ferroviaire a facilité l'émergence d'un nouveau type de touristes, les excursionnistes franciliens qui font l'aller-retour dans la journée.

S'inscrivant au cœur d'un ensemble de composants indispensables au développement du tourisme d'affaires (parc hôtelier capable de répondre à la demande, centre des congrès attractif situé dans l'hyper centre, maillage autoroutier, ferroviaire et aéroportuaire), le TGV agit comme un accélérateur pour cette activité dont l'essor profite à l'économie locale, notamment aux commerces du centre-ville qui bénéficient des achats d'opportunité au secteur hôtelier qui a modernisé voire agrandi ses établissements par anticipation.

Des résultats mitigés en matière immobilière

On peut parler pour 2006 d'une anticipation de l'arrivée du TGV puisque plus de 10% de la construction neuve en collectif de l'agglomération a été réalisée dans le quartier Clairmarais. S'agissant du volume de transactions, d'après les données notariales de 2003 à 2010, le marché de l'immobilier résidentiel de l'agglomération semble avoir été dynamisé lui aussi par l'anticipation de la mise en service du TGV. L'effet perturbant de la crise sur les transactions et les prix est plus évident que le lien de corrélation entre la situation du marché et la desserte TGV dans la région, sauf pour Reims peut-être.

La construction d'immeubles de bureaux, dopée par la promesse du TGV, a conduit à l'émergence du nouveau quartier d'affaires Clairmarais avant 2007. Sur la vente de locaux d'activités, le TGV a eu fort peu d'impact, seule une petite poignée d'acheteurs franciliens s'étant manifesté. La proximité des gares reste recherchée pour des questions de facilités d'accès, de stationnement, et surtout d'image et d'opportunité. Cependant les implantations opérées dans ces secteurs depuis le TGV relèvent majoritairement de la relocalisation d'entreprises endogènes, entraînant peu de création d'emplois nouveaux.

Le TGV : des arguments supplémentaires propices à l'essor du rémois

Les gares Reims Centre et Champagne-Ardenne TGV permettent à la région de Reims de jouir d'une image positive, contribuant à renforcer l'attractivité de son territoire. Aujourd'hui à 45 minutes de Paris et à 30 minutes de l'aéroport de Roissy, la Cité des Sacres dispose d'arguments supplémentaires propices à son essor. Il apparaît clairement que l'impact généré par le TGV sur l'image et le développement de l'agglomération rémoise aurait été faible s'il n'avait été accompagné de projets d'aménagement.

Aux yeux de beaucoup, le raccourcissement des distances a contribué à positionner Reims au cœur du Bassin parisien. Toutefois, la réduction des temps de trajet avec les grandes villes de l'Est de la France participe à renforcer son poids au sein de la région Grand-Est. En 2016, Reims et Strasbourg ne seront plus distantes que d'1h24 à la fin des travaux de la phase 2. Il serait possible de voir émerger un développement stratégique commun entre les grandes entités urbaines de la région Grand-Est, où Reims pourrait être amenée à occuper une place centrale. La recherche et l'innovation, l'enseignement supérieur ou encore la santé sont autant de secteurs où des partenariats seraient possibles entre Reims, Metz, Nancy et Strasbourg.

BIOGRAPHIE de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims (AUDRR)

L'Agence d'urbanisme forte d'une expérience de 40 ans procède par son expertise à la définition des enjeux et des stratégies de développement durables du territoire mais également à l'animation d'un réseau d'acteurs locaux.

Organisme de réflexion et d'études indépendant et innovant, elle a pour objet, dans un souci d'harmonisation des politiques urbaines et de cohérence des projets de ses membres, d'observer et analyser les évolutions urbaines, d'élaborer des documents d'urbanisme, de planification et de gestion urbaine, de prêter une assistance technique à ses membres, d'opérer une veille sur les sujets stratégiques, d'organiser et nourrir la réflexion prospective et d'animer un réseau d'acteurs diversifiés.

Extrait : « Paroles d'acteurs : le TVG Est, une approche des impacts socio-économiques sur Reims et sa Région », mai 2012.

Comment scénariser Reims par l'art et la culture ?

SERGE PUGEAULT

« *Reims 2020* » porte le projet de tracer les axes de développement de la ville et de l'agglomération. Il s'agit tout à la fois de positionner Reims dans son aire urbaine, voire métropolitaine mais également de la conforter à l'échelle de la vie quotidienne et de ses proximités. L'agence d'urbanisme de Reims a apporté sa contribution à cette démarche novatrice.

Le marché de définition de « *Reims 2020* » a permis aux trois équipes d'architectes retenues d'esquisser les futures possibles opérations urbaines de reconquête d'espace public et de friches. Il a aussi permis de redynamiser la vie sociale et solidaire. Dans cet exercice, la culture et l'art ont été largement sollicités et ils constituent des pivots importants du développement futur. L'objectif est de changer l'image de la ville pour ses habitants et ses visiteurs. Pour cela, il est prévu de créer « *des moments d'émotion qui rassemblent et qui attirent l'Europe entière* ». Il s'agira de mettre en scène un territoire qui vibre, pour rejoindre les métropoles qui comptent. Ce projet culturel est décliné en trois volets :

Le premier s'appuie sur le réseau d'équipements culturels existants dont le rayonnement dépasse parfois le cadre de la ville,

Le second mise sur la valorisation du patrimoine architectural de la ville ainsi que sur celle de ses fontaines en réintroduisant l'eau dans la ville,

Le dernier volet concerne l'art dans la ville, avec l'option d'ouvrir les musées et d'exporter les œuvres d'art dans les espaces publics en les mettant à la portée des habitants.

La compréhension et le respect des œuvres d'art contemporain impliquent que les habitants se les réapproprient. Chaque conseil de quartier choisira son artiste, accueilli en résidence pour réaliser une œuvre emblématique de l'histoire et de l'esprit du quartier. Ce programme sera déployé sur les douze périmètres des conseils de quartier de la ville de Reims. Il sera un élément d'identification et de fierté pour chaque quartier et il contribuera à forger une nouvelle image de Reims, ville ouverte à l'art contemporain, en traçant un parcours artistique étonnant pour le visiteur. L'implantation d'œuvres d'art tout au long de la ligne de tramway embellira le trajet quotidien des habitants et créera un parcours de découverte original. Un seul billet de tram devrait permettre aux promeneurs et aux touristes de descendre en station pour découvrir les œuvres d'art.

L'installation de l'œuvre de Christian Lapie sur la place Stalingrad est le premier acte d'un projet prévu sur plusieurs années. Les basses et hautes promenades de Reims sont encore largement occupées par le stationnement automobile. Elles seront à terme, restituées à la promenade. Ces lieux historiques offrent de vastes espaces d'exposition, hors les murs, pour le nouveau musée des Beaux-Arts. La ballade partira de la place du Boulingrin, passera par la Porte de Mars, le Manège et la Comédie et elle aboutira aux rives du Canal et de la Vesle. Cette Méridienne Verte, requalifiée et ponctuée de kiosques/buvettes, accueillera à titre permanent des sculptures mises en dépôt par des artistes ou leurs héritiers. Un grand périple entre culture et nature sera ainsi proposé au cœur de la ville : il devrait faire le bonheur des piétons et des cyclistes. Depuis le début du XXème siècle, des œuvres ont été installées ici et là dans les espaces publics rémois, sur les places, dans les parcs et les écoles. Cette politique a été relancée dans les années 1980 par l'association Prisme. Aujourd'hui beaucoup de ces œuvres sont endommagées. A l'issue d'un recensement exhaustif, elles seront restaurées et réunies dans un circuit balisé. Cité du sacre des rois de France, Reims dispose d'un patrimoine architectural exceptionnel qui témoigne de sa prospérité et de son histoire. Les découvertes archéologiques comme la Porte de Mars ou le Cryptoportique racontent Reims à l'époque romaine. Les bâtiments « *art déco* », dont la bibliothèque Carnegie est l'un des plus beaux exemples, évoquent sa reconstruction après la première guerre mondiale. La cathédrale, le Palais du Tau ; le musée abbaye et la basilique Saint-Rémi, classés au patrimoine mondial de l'Unesco, ses musées, ses lieux de mémoire (fort de la Pompelle, musée de la Reddition) et la chapelle Foujita attirent chaque année de nombreux touristes français et étrangers.

Le projet urbain de Reims 2020 a pour ambition de marier étroitement des actions sociales, culturelles et urbaines. Sa dimension culturelle très affirmée sera un des principaux ressorts pour développer l'attractivité de Reims et de sa région.

BIOGRAPHIE de Serge Pugeault

Agrégé de droit et professeur à l'Université de Droit et Sciences Politiques de Reims Champagne-Ardenne, Serge Pugeault est également avocat spécialisé de droit public. Adjoint au maire de Reims chargé du développement économique, des grands projets et de la culture à la Mairie de Reims, il est également Président de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims. Sa devise, « on ne subit pas l'avenir, on le construit jour après jour ».

Reims, laboratoire d'innovation de l'habitat social

AGENCE D'URBANISME, DE DEVELOPPEMENT ET DE PROSPECTIVE

DE LA REGION DE REIMS

Depuis la reconstruction de la ville, après sa destruction durant la Première Guerre mondiale, Reims peut être considérée comme un laboratoire, un lieu d'expérimentation et d'innovation pour l'habitat social. Cette tradition se poursuit et se renforce aujourd'hui dans le cadre de nouvelles opérations.

Pourquoi les trois organismes HLM qui interviennent depuis le début du 20^e siècle sur la ville et l'agglomération - Le Foyer Rémois, Reims habitat, L'Effort Rémois - produisent-ils une architecture innovante ? Plusieurs hypothèses sont avancées. La première correspondrait à la volonté d'employer l'innovation comme expérimentation technique sur des opérations de diverses échelles. La deuxième répondrait à une stratégie de culture d'entreprise. Enfin, les organismes anticiperaient les demandes et attentes de la population, dont les modes de vie évoluent et dont les exigences, en termes de qualité, se renforcent.

Mais sur quoi reposent ces innovations ? Comment définir cette identité rémoise qui présente un large panel d'opérations avant-gardistes, reposant sur des thèmes de recherche très diversifiés ? Ces questions sont à mettre en perspective avec l'évolution du contexte historique, architectural, culturel et politique.

Aperçu de l'histoire sociale du logement

A la fin du 19^e siècle, les conditions de vie des classes populaires sont déplorable. Cette situation est liée à l'industrialisation, qui entraîne des afflux de population dans les villes, non préparées à ce phénomène. Le manque de logements génère des problèmes de surpopulation, des épidémies et une forte mortalité infantile. Ces difficultés vont amener le patronat, les hygiénistes, l'Eglise et la classe politique à réagir.

En 1850, l'Assemblée législative vote alors la première loi relative à l'aménagement des logements insalubres. Cette réglementation donne lieu à des expériences destinées à pallier le manque d'hygiène. A partir de là, plusieurs projets phares émergent, notamment la cité de Mulhouse (1854 - 1897) : ces maisons, groupées par quatre, constituent une référence pour les opérations futures. Le deuxième exemple emblématique est le

Familistère de Guise (1858-1883), regroupant 500 logements réalisés par Jean-Baptiste Godin. Ces bâtiments, construits sur le modèle du phalanstère de Charles Fourier, prônent un mode de vie commun prenant en compte le travail, la solidarité, l'équité, la liberté et le devoir.

En 1889, Jules Siegfried (entrepreneur et homme politique français) donne un nouvel élan à la construction du logement social, en créant avec d'autres philanthropes la Société Française des H.B.M., société privée à caractère philanthropique fondée à l'issue du Congrès International des Habitations à Bon Marché. Des critères d'exigences de salubrité sont mis en œuvre. Des concours expérimentaux sont lancés par la Société Française des H.B.M. Améliorés au fur et à mesure, les logements deviennent plus lumineux et s'éloignent les uns des autres, privilégiant ainsi un espace végétal et évitant la promiscuité. Différentes orientations sont prises, favorisant le rapport à la communauté en installant des espaces de proximité avec des sanitaires et des équipements (dispensaires, buanderies, salles de lecture, bains-douches, garderies...), ou privilégiant la santé, grâce à la ventilation et l'ensoleillement.

Après la Deuxième Guerre mondiale, la cité-jardin - apparue en Angleterre en 1898 comme une solution à la paix sociale et une symbiose entre la ville et la nature - devient un modèle de référence. Ce type de construction privilégie la mixité, les petits immeubles et maisons avec jardins permettant un rapport à la nature et à la vie en communauté. Une série d'expérimentations est engagée lors de la réalisation de logements sociaux, autour de la durabilité, de la typologie des appartements, de la technique de construction... Dans les années 1970, les appartements deviennent modulables. Ils peuvent ainsi évoluer et se transformer selon le type de famille et les envies de chacun.

Aujourd'hui, les réflexions se portent sur la maison individuelle, afin de donner les qualités de l'individuel au bâtiment collectif. Ces idées ont déjà été expérimentées par Le Corbusier avec la Cité Radieuse. Les logements sont traversants afin d'offrir un maximum de lumière et bénéficient de loggias et balcons pour intégrer la végétation. Les évolutions dans les modes de vie (familles recomposées ou monoparentales, étudiants...), dans le rapport avec la nature (Grenelle de l'environnement, développement durable) apportent des changements dans les modes d'habiter que les organismes logeurs prennent en compte.

Les spécificités historiques des organismes logeurs de Reims

Créés entre 1912 et 1947, les bailleurs sociaux de Reims ont à ce jour construit plus de 43 % du patrimoine résidentiel actuel dans la ville et son agglomération.

Le foyer rémois

Fondé en 1912 par Georges Charbonneaux (fils et frère d'industriels de la verrerie), Le Foyer Rémois réunit les patrons de diverses entreprises (industriels, commerçants), soucieux d'assurer aux familles un habitat sain, hygiénique et économique. Il réalise alors la cité-jardin du Chemin Vert.

Aujourd'hui, Le Foyer Rémois reste attaché à l'articulation des enjeux environnementaux (dont techniques), sociaux (et notamment urbains) mais aussi économique de ses projets. Il développe une recherche architecturale, sociale et technique innovante très pointue, en répondant aux attentes évolutives, en terme de niveau de confort et de qualité de vie, tout en devant les réglementations prévues dès 2012 par le Grenelle de l'Environnement. En 2011, Le Foyer Rémois gérait 17 000 logements dont 13 000 à Reims.

Reims Habitat

Reims habitat est créé en 1919, par décision du conseil municipal de Reims, afin de faire face à la pénurie de logements après la Première Guerre mondiale en mobilisant les subventions de dommages de guerre. Entre 1950 et 1980, l'organisme construit plus de 8 000 logements, des résidences d'étudiants, de personnes âgées, de jeunes travailleurs, essentiellement dans de grands ensembles, contribuant ainsi à l'essor de Reims.

Aujourd'hui, l'organisme privilégie la mixité sociale dans chacune de ses réalisations et offre une diversité d'habitat assurant à sa clientèle un véritable parcours résidentiel diversifié. Désormais Reims habitat poursuit les objectifs suivants : répondre à la forte demande de logements dans le bassin de Reims, achever les opérations de rénovation urbaine, poursuivre les engagements de qualité certifiés par Qualibail, innover sans cesse en matière environnementale pour réduire les charges, mettre en avant ses valeurs humanistes et veiller à une conduite sociale responsable, enfin, s'inscrire durablement dans les objectifs de Reims 2020. En 2010, Reims habitat gérait 10 500 logements locatifs.

L'effort rémois

L'Effort Rémois a été créé en juin 1947, afin de construire des logements destinés à la location ou à l'accession à la propriété. Les deux objectifs majeurs de L'Effort Rémois consistent à favoriser les parcours résidentiels (du logement des plus démunis à l'accession à la propriété) et à devenir leader en terme de développement durable, (réalisation d'éco-quartiers, d'immeubles passifs, diverses gammes de maisons bois...).

Les actions de cet organisme sont orientées vers des objectifs de mixité et de diversité dans l'offre du logement, avec une volonté constante de qualité et d'innovation. La qualité, c'est le produit idéal adapté, qui durera dans le temps. L'innovation, c'est le respect témoigné envers les habitants dans leur manière de vivre. La démarche est donc dirigée prioritairement vers des « *modes d'habiter* » variés, l'Homme étant au cœur des projets. Fin 2010, l'Effort Rémois gérait 23 740 logements locatifs.

Vers un référentiel architectural et urbain !

L'une des missions de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective vise à approfondir la connaissance sur les composantes urbaines de l'agglomération. Dans cette optique, elle a réalisé un référentiel architectural et urbain de son parc de logement social sous plusieurs thématiques : morphologie urbaine, espace urbain public, fonctions urbaines, patrimoine. Ces différentes approches permettent de décliner des

pans de l'identité de la ville. Ce référentiel regroupe une sélection d'opérations innovantes de l'Agglomération, soulignant l'ambition forte des organismes logeurs à l'origine de chaque projet. A ce titre, Reims s'avère être un lieu d'expérimentation, notamment avec les maisons sensorielles et les maisons du futur. De nombreuses opérations ont également été reconnues, lors des concours « *European* » - comme par exemple la ZAC du Mont d'Arènes - ou ont obtenu des récompenses - telle la Maison dans les Arbres, de Marjolijn et Pierre Boudry.

Les innovations que l'agence a retenues pour classer ces opérations s'articulent autour de quatre thèmes : l'innovation urbaine, l'innovation technique, l'innovation typologique et l'innovation méthodologique.

- l'innovation urbaine correspond aux aménagements du quartier dans son ensemble, par le traitement paysager des espaces publics, l'implantation du bâti et sa forme urbaine, son intégration dans le tissu environnant.
- l'innovation technique rassemble l'emploi de nouveaux matériaux, la technique structurelle et la mise en place d'une architecture « *durable* » et « *écologique* ».
- l'innovation typologique se définit par l'organisation du logement (plan libre, utilisation de la lumière, espace de transition, flexibilité, organisation intérieure, dégagement de volumes...).
- l'innovation méthodologique correspond quant à elle à une évolution dans la démarche de projets (équipes pluridisciplinaires, participation des habitants, financement de l'opération, réalisation d'un cahier des charges).

BIOGRAPHIE de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims (AUDRR)

L'Agence d'urbanisme forte d'une expérience de 40 ans procède par son expertise à la définition des enjeux et des stratégies de développement durables du territoire mais également à l'animation d'un réseau d'acteurs locaux. Organisme de réflexion et d'études indépendant et innovant, elle a pour objet, dans un souci d'harmonisation des politiques urbaines et de cohérence des projets de ses membres, d'observer et analyser les évolutions urbaines, d'élaborer des documents d'urbanisme, de planification et de gestion urbaine, de prêter une assistance technique à ses membres, d'opérer une veille sur les sujets stratégiques, d'organiser et nourrir la réflexion prospective et d'animer un réseau d'acteurs diversifiés.

Extrait du « Référentiel de l'innovation architectural et urbaine en habitat », juin 2010.

L'habitat privé : une ressource atypique à prendre en compte

L'AGENCE D'URBANISME, DE DEVELOPPEMENT ET DE PROSPECTIVE

DE LA REGION DE REIMS

Si le parc social, très présent, fait l'objet de toutes les attentions, le parc privé, quant à lui, est connu par défaut, alors même qu'il représente près de 60 % du parc total de l'agglomération et 80 % de celui du secteur rural.

L'étude réalisée par l'Agence d'Urbanisme de Reims met en exergue les caractéristiques du parc privé (composition, localisation), ainsi que les dynamiques qui le qualifient. La ressource atypique constituée par le parc privé est en effet à prendre en compte dans les politiques publiques de l'habitat, notamment dans la perspective du Grand Projet Urbain Reims 2020 prévoyant 20 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2020.

Les caractéristiques du parc privé

Fortement prédominant en milieu rural, le parc privé reste peu développé en milieu urbain. Reims Métropole compte 58,5 % de logements privés, taux relativement faible qui s'explique par une forte présence historique de l'habitat social sur le territoire. En revanche, dans le milieu rural, le parc privé est particulièrement important, malgré une norme SCoT qui incite à la construction de logements aidés. Entre les deux derniers recensements la part du parc privé a augmenté, représentant en volume 10 000 logements supplémentaires sur le SCoT.

Une faible part de propriétaires sur l'agglomération mais écrasante dans le Pays rémois. L'offre en accession sur l'agglomération reste insuffisante et chère car rare. La crise immobilière et la hausse du prix des logements, couplées à la crise économique, ont conduit les ménages à privilégier le locatif. Dans cette conjoncture le parc locatif privé a tendance à remplir un rôle social dans l'urbain.

Dans le Pays rémois, au contraire, les propriétaires sont prépondérants. Phénomène historique conforté par la périurbanisation, les familles ont quitté leur location en milieu urbain pour investir dans le rural, où le foncier est plus attractif.

Près de 3 logements vacants sur 4 appartiennent au parc privé. Significative d'un marché du logement relativement tendu, la vacance globale observée de l'aire du SCoT est de 6 %. Près de 70 % de ces logements vacants appartiennent au parc privé.

L'ancienneté du parc privé dans l'agglomération peut expliquer l'importance du taux de vacance. Le parc de logements de Reims Métropole est relativement ancien : plus de 3 logements sur 5 ont été construits avant 1975 et la quasi-totalité relève du privé.

Plus de la moitié des logements du parc privé ont une superficie inférieure à 55 m². En secteur urbain, les investisseurs privés achètent souvent des petits logements pour se constituer un patrimoine immobilier de rapport, destiné à la location, tendance renforcée par les dispositifs de défiscalisation. Premier pôle universitaire régional, les petits logements permettent aussi d'accueillir un grand nombre d'étudiants.

Les dynamiques du marché privé impacté par la crise

La construction neuve dans le privé a été impactée par la crise. Après un pic d'autorisations de construire en 2007 sur l'agglomération, on observe les effets de masse de la crise immobilière en 2008 et 2009, incitant les promoteurs privés à revendre des programmes en VEFA.

Le Pays rémois conserve un rythme annuel d'autorisations stable sur la période - autour de 400 logements -, traduisant la poursuite de la périurbanisation. Sur Reims, les logements autorisés sont très majoritairement collectifs. En revanche, l'individuel domine sur les autres communes de l'agglomération.

Pour le Pays rémois, l'individuel est majoritaire avec 86 % des autorisations, contre 14 % pour le collectif. Les demandes de permis de construire se situent principalement sur les grands axes de communication. Les promoteurs sont très actifs en milieu urbain, alors que pour les secteurs plus ruraux les programmes immobiliers portés par des professionnels sont rares, les particuliers pratiquant plus aisément l'autopromotion.

Après deux années de crise, on assiste à une reprise des transactions en 2010, particulièrement dans le neuf et en milieu urbain. On observe une influence notable de la crise immobilière sur les transactions de logements à partir de 2008, aggravée en 2009. La reprise, en volume, est nette à partir de 2010, l'agglomération retrouve son dynamisme d'avant crise, alors que le Pays rémois, en augmentation également, ne retrouve pas exactement son niveau antérieur.

Une reprise sur le prix moyen des maisons, initialement impacté par la crise, est également constatée en 2010, Reims Métropole et le Pays rémois retrouvant leur niveau de prix de 2006.

Appartements : des prix qui diminuent moins vite que les transactions. Avant la crise, le nombre de transactions était en baisse tandis que le prix augmentait, reflet de la pression foncière sur l'agglomération. Entre 2008 et 2009, les transactions ont diminué de 27 % alors que les prix n'ont baissé que de 9 %.

Les acheteurs sont principalement des locaux. Les acquéreurs de biens situés sur l'agglomération habitaient déjà l'agglomération pour 60 % d'entre eux. A noter tout de même que 4 % des acquéreurs proviennent de la Région Ile-de-France, ce qui peut résulter d'un «*effet TGV*». Les acquéreurs d'un bien situé sur le Pays rémois arrivent pour 46 % de l'agglomération rémoise, traduisant encore la périurbanisation.

Du locatif privé collectif et de petite taille à Reims

Des logements de petite taille. La majorité des biens proposés à la location sont des petits logements, majoritairement inférieurs à 50 m². Ils répondent aux besoins d'une partie de la population venant vivre à Reims : étudiants et familles monoparentales. Les grands logements proposés à la location dans le privé sont relativement rares. La tendance au retour en ville du fait des coûts de déplacement plus élevés pourrait, dans l'avenir, faire croître la demande.

Une qualité environnementale à améliorer. Plus de la moitié des logements proposés à la location dans le parc privé rémois sont fortement énergivores avec des étiquettes énergétiques F ou G. La requalification du parc locatif privé paraît donc nécessaire.

Une valeur locative «*abordable*». L'étude reflète - et les professionnels le confirment - que plus les logements sont petits, plus leur valeur locative est élevée : entre 13 et 14 euros du m² pour un studio ou Type 1, entre 9 et 10 euros pour un T2 ou 3 et entre 6 et 7 euros du m² pour les T4/T5.

Quel avenir ?

Le parc privé doit inévitablement être pris en compte dans les politiques publiques et locales de l'habitat et du logement par le biais d'orientations relatives à son développement et à son amélioration.

Le parc privé est ancien, dégradé et de mauvaise facture énergétique, en conséquence la vacance y est importante. L'OPAH prévue paraît être un outil adapté pour remettre des biens améliorés sur le marché, à la location notamment, puisque les valeurs locatives restent dans des fourchettes de prix abordables sur la ville de Reims. Ces biens peuvent être une solution de transition pour les ménages ayant des revenus trop élevés pour prétendre à un logement social et trop faibles pour accéder rapidement à la propriété.

Concernant l'accession, les prix de transaction dans l'ancien ont baissé, et un réajustement du marché s'est opéré, qui permettra peut-être à certaines populations d'acheter un bien. Pour le moment, les acquéreurs restent très locaux, mais l'offre en construction neuve sur des produits différenciés plus grands et qualitatifs pourrait redonner de l'attractivité au territoire.

BIOGRAPHIE de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims (AUDRR)

L'Agence d'urbanisme forte d'une expérience de 40 ans procède par son expertise à la définition des enjeux et des stratégies de développement durables du territoire mais également à l'animation d'un réseau d'acteurs locaux.

Organisme de réflexion et d'études indépendant et innovant, elle a pour objet, dans un souci d'harmonisation des politiques urbaines et de cohérence des projets de ses membres, d'observer et analyser les évolutions urbaines, d'élaborer des documents d'urbanisme, de planification et de gestion urbaine, de prêter une assistance technique à ses membres, d'opérer une veille sur les sujets stratégiques, d'organiser et nourrir la réflexion prospective et d'animer un réseau d'acteurs diversifiés.

Extrait « Observatoire de l'Habitat, le marché du logement privé dans l'aire du SCoT », février 2012.



LES CAHIERS
DE L'AGENCE
2014

L'agence d'urbanisme comporte de multiples facettes, en voici une qu'illustre ces « Cahiers de l'agence, à la découverte des Forum-Urba ».

L'agence d'urbanisme comporte de multiples facettes, en voici une qu'illustrent ces « Cahiers de l'agence, à la découverte des Forum-Urba ». Ce cahier, premier du genre offre à lire une synthèse des nombreuses tribunes dont l'agence a le secret.

C'est à l'initiative de Serge Pugeault, Président de l'agence d'urbanisme de Reims de mai 2008 à juin 2014, que l'agence a institué le principe de rencontres intitulées Forum-Urba et c'est à sa demande expresse que l'ensemble de ces productions ont été rassemblées dans ce livret.

C'est donc un ensemble de trois familles d'expression qui singularisent les productions de l'agence : Prospective, animation et expertise. Ces articles sont soit le fruit d'investigations propres à l'équipe de l'agence d'urbanisme, soit des synthèses d'interventions de personnalités invitées, conviées pour tenir des conférences, des Forum et ainsi évoquer « les territoires vécus, lieux de vie ». Ici se raconte par différents parcours et visions les centres d'intérêts de notre Société, notre agglomération, notre Pays rémois où modes de vies s'esquissent et se préfigurent. La ville interroge constamment parce qu'elle focalise en son centre ainsi qu'à ses franges les activités humaines et qu'elle demeure lieu d'expression dans le droit fil des Agora, des Forum ; d'où l'importance de redorer le blason des espaces publics.

Que soient ici remerciées toutes les plumes avisées qui de par leurs contributions écrites, permettent cette édition riche et de référence.

A consulter sans modération, bonne lecture.

AGENCE RÉGION DE
D'URBANISME REIMS
Développement & Prospective